CENA 2 ZŁ.

TEATR i ŻYCIE WYTWORNE

No 7



TEATR I ŻYCIE WYTWORNE

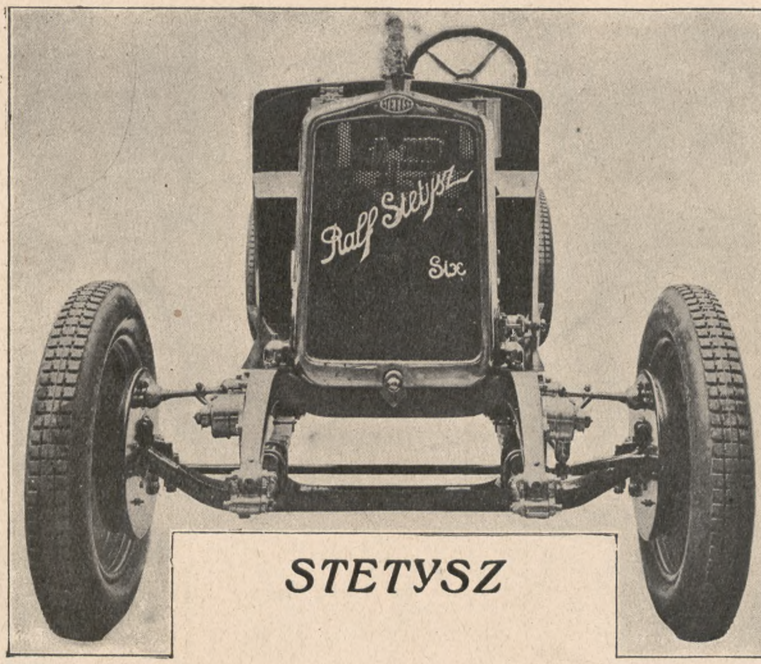
ROK II CZASOPISMO ILUSTROWANE № 7



P. LUCYNA MESSAL,

święcąca niezwykłe sukcesy w teatrze „Morskie Oko", odbywa codziennie wycieczki na swej rasowej szybkobieżnej „Lancii"

SAMOCHODY
POLSKIEJ KONSTRUKCJI



STETYSZ

STETYSZ

NAJLEPSZE NA POLSKIE DROGI

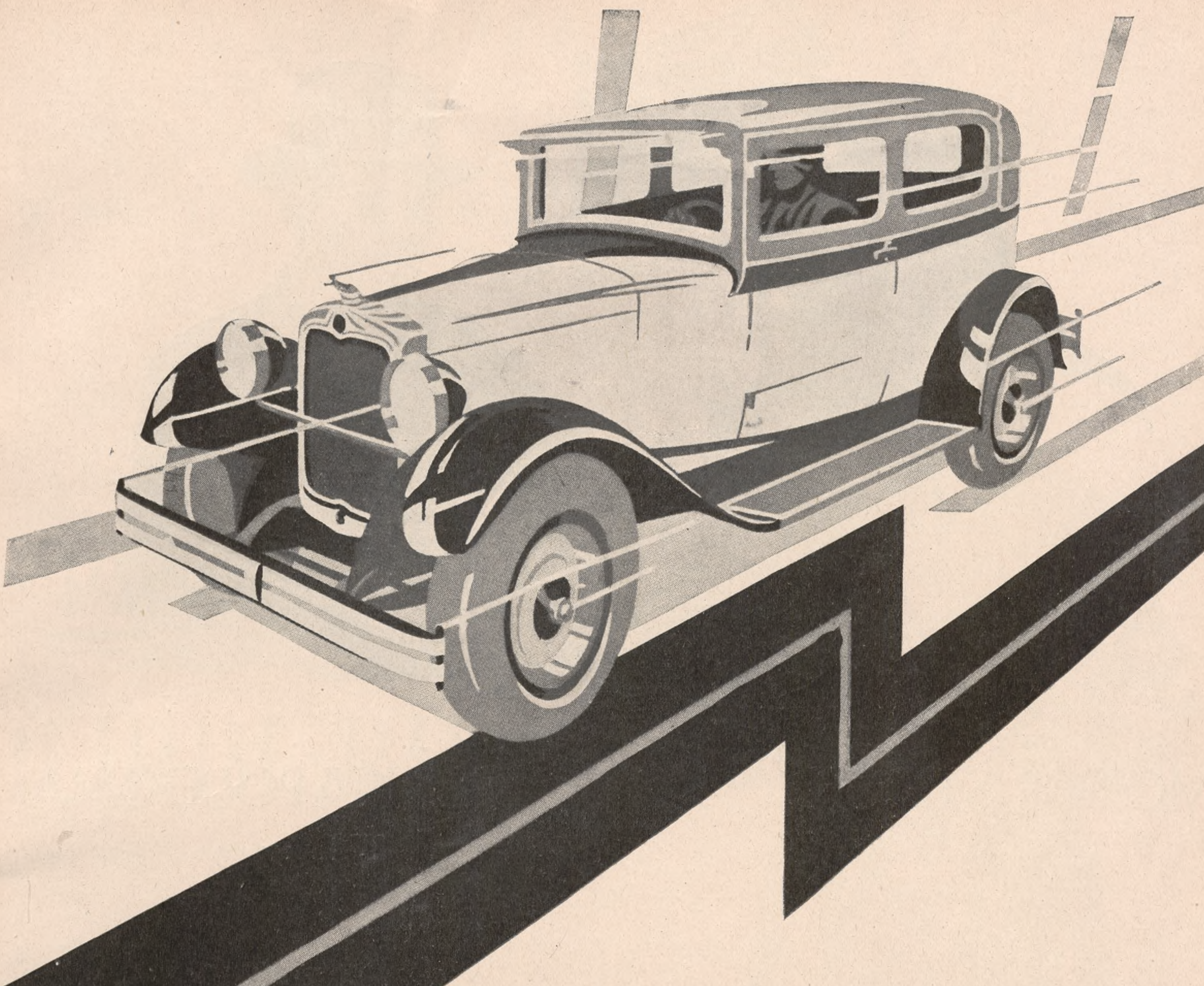
TYPY

6 cyl. 16/42 KM.
4 cyl. 9/22 KM.

Two Akc. K. RUDZKI i S-ka
WARSZAWA, UL. FABRYCZNA Nr. 3

TEL. 79-87


VINTAGE
réservé
SEC
Louis de Bary
LOUIS DE BARY
VINTAGE



Idealnie Piękny

„ERSKINE SIX"

Wytworny wygląd zewnętrzny, wyszukany komfort, niezawodna pewność w użytkowaniu, nieporównane zalety w jeździe, — oto cechy samochodu „Erskine Six", który słusznie przezwany został „Małym Arystokratą". Samochodem „Erskine Six" zachwycają się wszyscy jego posiadacze. Samochód ten odpowiada najwybredniejszym wymaganiom, zadowalając jednocześnie wytworną panią i znawcę sportsmana. Sprobuj jazdy „Erskinem" a będziesz nie tylko zadowolony, lecz zachwycony.

STUDEBAKER

GENERALNA REPREZENTACJA W WARSZAWIE

„STUDERS" S. Z O. O.

SALON WYSTAWOWY: UL. FREDRY 4. TEL. 238-00 i 242-00.


SERVICE STOCK
DOUBLE RIBBED
CHAMPION
SPARK PLUGS

Bogusław Herse

W MIEŚCIE I NA WSI

ZAWSZE

NAJPRAKTYCZNIEJSZY

PŁASZCZ

BURBERRY

NA SŁOTĘ

NIEPRZEMAKALNY

NA SŁOŃCE

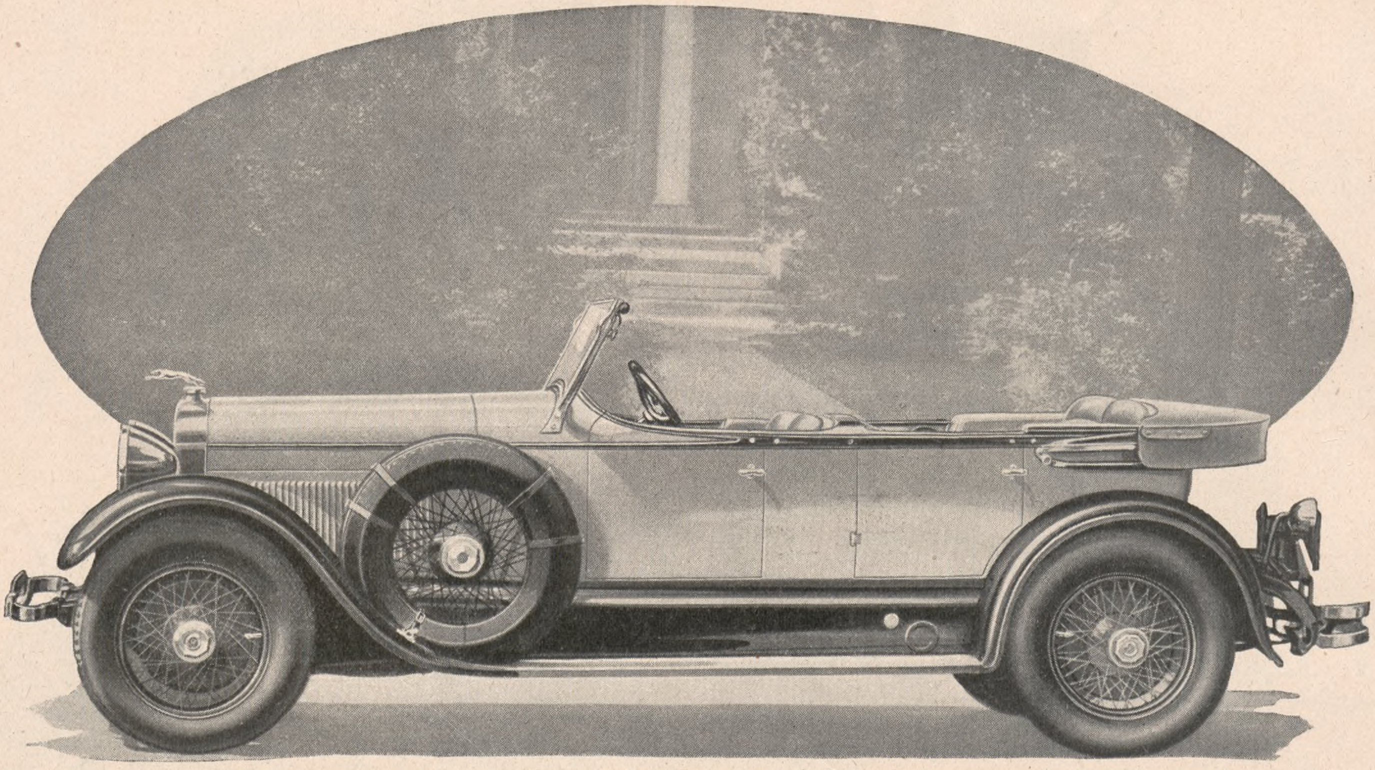
LEKKI I PRZEWIEWNY

NA ZIMNO

WEŁNIANA PODSZEWKA

DO PODPINANIA





Lincoln Sport Phaeton

Teatr i Życie Wytworne.

ROK II — CZASOPISMO ILUSTROWANE — № 7

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, CZACKIEGO Nr. 8. TELEFON 525-85.



PIĘKNO I SIŁA — *Fot. St. Brzozowski*

P. Marja Gorczyńska, znakomita artystka Teatrów Miejskich, na eleganckiej 100-konnej Hispano-Suiza'ie


My wszyscy
używamy
tylko
ODOL
Podług dzisiejszego
stanu wiedzy
Odol
jest bezwarunkowo
najlepszy środek do
pielęgnowania ust i zębów
Odol
Pasta do zębów

OD REDAKCJI

Czasy nasze są — jak to wielokrotnie podkreślano — jednym wielkim i nieustającym pojedynkiem p r a c y.

Wszystkie cywilizowane państwa stanęły po wojnie do tego pojedynku, rozumiejąc, że tylko potężny wysiłek, tylko postęp techniczny, może przywrócić zachwianą równowagę i położyć trwałe podwaliny pod gmach przyszłości. Dlatego szerszy ogół zaczyna się interesować coraz bardziej zagadnieniami ekonomiki, techniki, w których — nie w mniejszym stopniu, niż w zagadnieniach sztuki, albo polityki, zawiera się dziś tajemnica narodowej s i ł y.

* * *

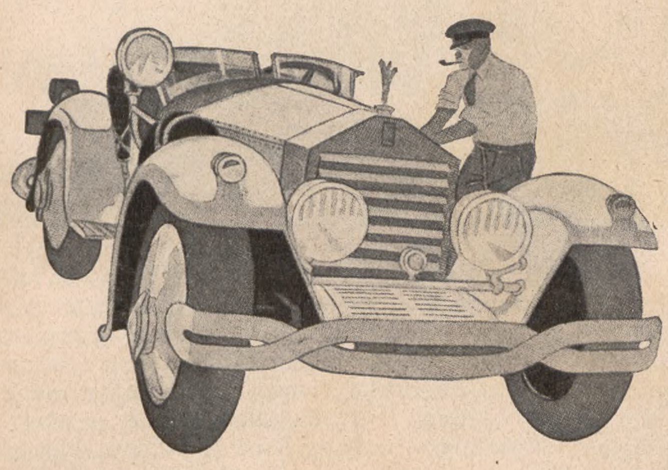
Niniejszy numer „Teatru i życia wytwornego“ poświęcamy polskiemu automobilizmowi. Automobilizm bowiem (traktowany, jako odrebna gałęź przemysłu i handlu, tudzież, jako odrębny, coraz wspanialej rozwijający się rodzaj sportu) wyszedł dziś i w Polsce z powijaków — i zaczyna coraz więcej z n a c z y ć w naszem życiu.

Zdajemy sobie z tego dobrze sprawę, że nasz numer specjalny ukazuje się w chwili, gdy pierwsze, nieśmiałe poczynania nasze przyoblekają się w czyny dokonane; gdy marzenia o rodzimym przemyśle samochodowym przestają być marzeniami; gdy samochód zaczyna się coraz bardziej d e m o k r a t y z o w a ć i przenika do najszerszych warstw — nietyle już, jako przedmiot zbytku, ile, jako przedmiot codziennego użytku, niezbędny środek lokomocji, najnowocześniejszy przyjaciel człowieka!

* * *

Dlatego wyrażamy nadzieję, że ten numer „Teatru i życia wytwornego“ będzie przyjęty życzliwie. Mamy wrażenie, iż przychodzi w porę. Jest dokumentem chwili, którą przeżywamy — i świadectwem tego, że w owym wyścigu pracy, o którym mówiliśmy na wstępie w Ojczyźnie naszej coraz więcej się dokonywa.

REDAKCJA



ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

WYPADEK W DRODZE

— Więc 1-y naprzód?
— Tak.
— 2-gi w tył?
— Tak.
— 3-ci wprawo, do przodu?
— Tak.
— 4-ty do siebie?
— Do siebie.
— Tylny, z guzikiem, wprawo i wprzód?
— Skądże? Wstecz! Tyle razy mówiłem Panu! Wstecz!
— A, prawda...

Ktoś, niewtajemniczony, słuchający tej napozór zagadkowej rozmowy, mógłby łacno wywnioskować, że tu chodzi o jakiś o r d r e d e b a t a i l l e i że Henio Kobietniacki, słynny pożeracz niewieścich serc, rozlokowuje w tej chwili, do bitwy, swoje pułki (a może nawet korpusy?). Ktoś niewtajemniczony, mógłby się zdumieć łacno, słysząc owe — zupełnie już tajemnicze — «tylny, z guzikiem...» — Tylny, z guzikiem — — Korpus???

Tymczasem, sprawa przedstawia się zupełnie jasno. Henio Kobietniacki rozmawiał oto, pośrodku garażu, z miejscowym Divo i Maseratim w jednej osobie, z panem Klepą, znamienitym szoferem — a przedmiotem jego zapytań były biegi nowiuteńkiego, lśniącego Fiata 520. Tego Fiata, ostatniego typu, Henio sobie wprawdzie kupił, ale, będąc automobilistą dość świeżej jeszcze daty, nie bardzo się orjentował w porządku biegów, i wogóle...

— Jabym Panu, swoją drogą, odradzał wyjazd bez szofera — odezwał się pan Klepa, widząc, że Henio Kobietniacki gramoli się już do kierownicy. — Prawo jazdy Pan wprawdzie ma, ale — — —

— Dam sobie radę, panie Klepa!



Mascotte



P. Zuzanna Turnai, przyszła gwiazda automobilowa

— Jak Pan uważa... Tylko powtarzam, że bezpieczniej byłoby, na tę pierwszą wycieczkę, zabrać Walisiaka...

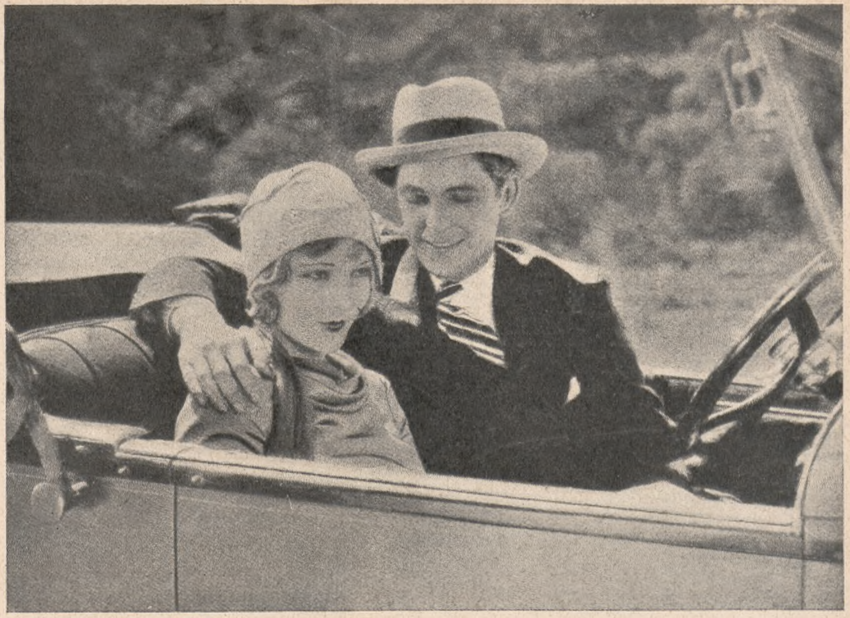
— Obejdę się bez Walisiaka! Niech pan będzie spokojny!

— Jak pan sobie uważa...

Start odbył się dość szczęśliwie, jeśli pominąć milczeniem drobny fakt najechania na pustą blaszankę od oliwy (poco się walała w przejściu?), rozbicie grupy malowniczo ustawionych (też, na szczęście, pustych!) bidonów — i maciupkie obrysowanie błotnika, we wrotach.

— Niech pan pamięta, że maszynka jest nerwowa! — wołał jeszcze, wślad za potężnie ambalującym Heniem, mistrz Klepa.

— Dobrze, dobrze! — odkrzyknął mu, przy samej bramie, wyjazdowej, Henio, naciskając przypadkowo klakson — za co, z punktu, musiał zapłacić na ulicy, na ręce czychającego złośliwie posterunkowego, złoty 1 (jeden).



* * *

— Swoją drogą, niema to, jak jazda bez szofera — odezwał się Henio Kobietniacki do swej nadobnej towarzyszki, minąwszy względnie pomyślnie Scyllę Pragi, Charybdę Pelcowizny — — i naciskając z kawalerską fantazją pedał. — Przynajmniej człowiek może swobodnie rozmawiać i niema niepożądanego świadka... Prawda, pani Helu?

Pani Hala, urocza blondynka, zmrużyła znacząco swe mocno, ale gustownie umalowone oczy i wzięła figlarnie Henia za ucho.

— Prawda! Ale z pana jest Donżuan stuprocentowy...

Henio zwrócił w jej stronę głowę, spojrzał jej zmysłowo w oczy i już miał na języku jakąś frywolność — aliści, w tej samej chwili, pani Hala zawołała przeraźliwie:

— Ostrożnie! Krowa!

W rzeczy samej, Henio ani spostrzegł, że z rowu przydrożnego wylazła krowa i pchała się — (No, tak! Przecież nie o n się na nią pchał) — na radjator.

— Jezus-Marja! — krzyknęła pani Hala, blada jak papier.

— O, psiakrr... — krzyknął Kobietniacki, czerwony, jak rak.

Maszynka, raptownie szarpnięta kierownicą, zatoczyła na szosie dziwną elipsę (zawsze 60 klm. na tachometrze, to jest — 60 klm.!), krowa wydała rozdzierający ryk (co oberwała po słabiźnie, to oberwała!), stary pan Fiat w niebie (ojciec wszystkich młodych Fiatów) załamał ręce — prawy przedni balon «Bibendum» wskoczył na ogromny kamień przydrożny — młodą parę coś szarpnęło — podskoczyli wysoko do góry (psiakrew, opona! wytrzymała!) i po paru esach-floresach Fiat 520 zazgrzytał, jak potępieniec, i stanął prawidłowo, z prawej strony, na przydróżku!

— Uff!

* * *

Stało się to, mniejwięcej, n a w y s o k o ś c i malowniczego Buchnika.

— Ależ Pan gwałtownie zahamował — skarżyła się śliczna pani Hala, pocierając żałośnie stłuczone kolano — czy nie można było łagodniej?

— Nie! — potrząsnął głową, z akcentem stanowczości, Henio Kobietniacki. Poczem dodał kompetentnie:

— Z a r z u c i ł o nas. Musiałem dać energicznie hamulce.

* * *

Hamulce hamulcami, ale ruszyć z miejsca nie mogli. Jakiś djabeł uwziął się na nich widocznie! Henio od kwadransa naciskał starter i tarmosił biegi, motor hałasował, jakby go ze skóry obdzierali — i nic.

Pani Hala marszczyła kształtny nosek.

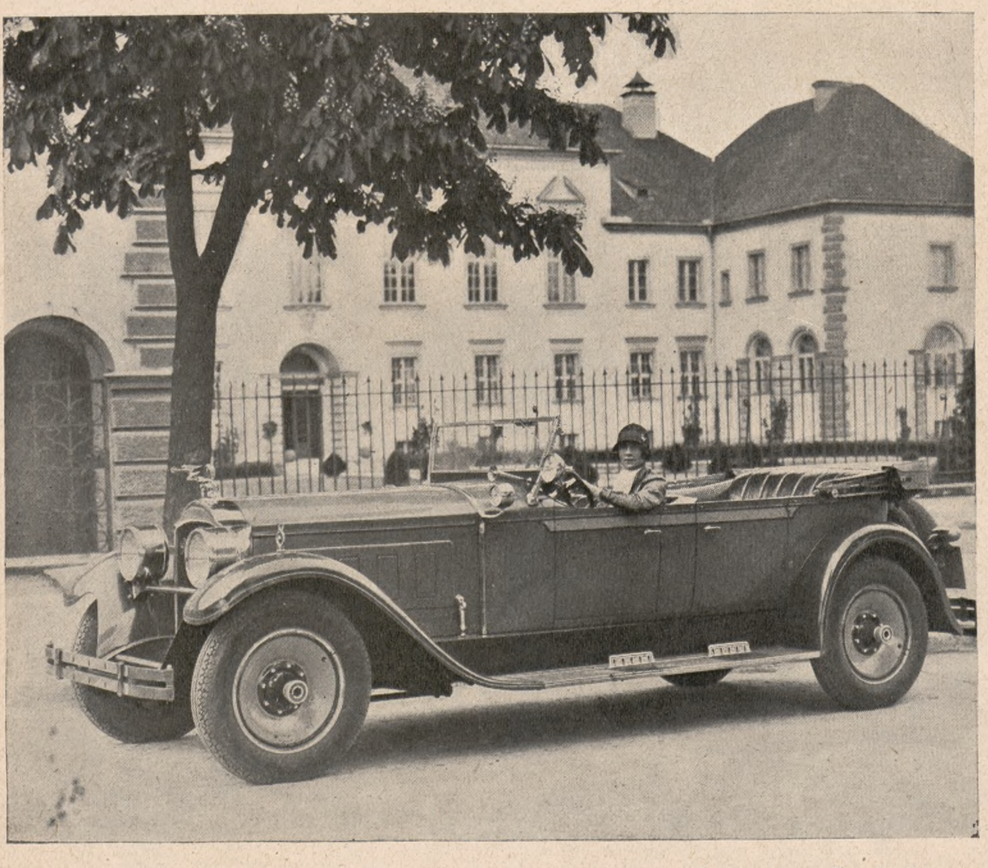
— Panie Henryku! Czy będziemy tu nocowali na szosie?

— Zaraz pojedziemy. Widzi Pani, coś się zacięło...

— Uprzedzam Pana, że się nie mogę skompromitować! Mieliśmy się przemknąć przez Buchnik i Jabłonnę, jak duchy — pamięta Pan? — a tymczasem, już nas tu 10 aut widziało, 20 wozów badylarzy i najmniej z tuzina gapiów.

— Mówię Pani przecież, że coś się zacię— — —

— Przypominam Panu, Panie Henryku, że w Buchniku mieszkają teraz, na willegiaturze, Napieśniccy! On — jest wprawdzie podwładnym Karola i w razie



P. Pate przy kierownicy swego wytwornego Packarda *Fot. St. Brzozowski*

czego, nic nie powie... Ale ona — skorzysta z pierwszej okazji, bo to żmija... Ładniebym wyglądała, gdyby się wydało, po powrocie Karola z Gdańska, że byłam tu z Panem en deux, nawet bez szofera!

Henio Kobietniacki otarł pot z czoła.

— Spokojnie, Złota Pani! Spokojnie! W tej chwili ruszymy, muszę tylko zajrzeć pod maskę...

— Może coś w karburacji?

— Właśnie, i ja tak myślę!

* * *

Można się znakomicie znać na bankowości, ale nie mieć pojęcia o karburatorze. Tak właśnie miały się rzeczy aktualnie. Henio wprawdzie coś-tam odkręcił, przedmuchał, potem znowu przykręcił — ale, usiadłszy przy kierownicy, niczego nie dokazał. Maszyna, jak stała, tak stała!

— Już siódma! — Denerwowała się Pani Hala, blizka płaczu. O 8-ej, przed nocą, mieliśmy stanąć w Płocku, zjeść konspiracyjnie kolację i — błagam Panią, jeszcze chwileczkę cierpliwości! Tylko jeszcze do baka zajrzę... Może coś się stało z benzyną... Potem, w mig, będziemy w Płocku!

— Gdzie Buchnik? Gdzie Płock? — A potem, co Pan znów bzdurzy o benzynie? Przecież motor bierze?

— Oczywiście, że Pani ma rację! — poderwał się z kucek pan Henio, ponsowy, jak piwonja: — Widzi Pani, z tego zdenerwowania głupieję!

— Niech Pan zatrzyma jakąś przejeżdżającą maszynę.

— Ależ, co znowu!? Blamować się przed jakimś partaczem?

— Lepiej się blamować, niż nocować na szosie!

— Tylko sekundeczkę... Moja Pani Halu!

— Ach, ta wasza próżność męska!

Henio się zacietrzewił.

— To nie żadna próżność męska! To tylko elementarna ostrożność! Nie mogę pozwalać byle-komu majstrować w mojej maszynie, precyzyjnej, jak zegarek!

— Tak, ale ja tymczasem marznę!

* * *

Wieczerzało. Słońce się już schowało za horyzontem, ale ciągle jeszcze — stali!

Skontrolowali wszystko, co można było skontrolować: mamkę (trzymała się mocno), światło (funkcjonowało należycie), opony (miały należyte ciśnienie), starter (jak się już rzekło, zapalał błyskawicznie) wogóle całość...

Henio położył się nawet pod maszyną i badał (z kluczem w ręce) czy czasem karter się nie opuścił i nie zaczepia się o jaki wystający kamień?

Nie, nie zaczepiał!

A tymczasem biedna pani Hala, nieprzygotowana na tak beznadziejny postój na gościńcu, w oczach siniała. Ogarniała sierocym ruchem swoje króciuteńkie, pajęcze kiecuszki, skąpo zasłaniające toczone kolana — i rozcierała zziębnięte łydki w jedwabiach...

— Słowo daję, że wrócę piechotą do Warszawy! Pokrwawię sobie nogi, ale jakoś przecież zajdę!

To zdecydowało, ostatecynie, upartego Henia.

— Dobrze — odezwał się ponuro: — Przyrzekam Pani, że poproszę o pomoc pierwszego szofera, który się nawinie..

Poczem dodał:

— O... Widzi Pani? Od Jabłonny idzie maszyna... Widać reflektory... Dam mu znak, i — — —

Doprawdy, doprawdy, wolałbym, żebyście mi oszczędzili zakończenia, mili Czytelnicy, a zwłaszcza Czytelniczki... Doprawdy, wolałbym przemilczeć finał tej awantury... Bo wiecie, co powiedział szofer taksówki, wezwany na pomoc przez nieszczęśliwego Henia?

— A to opera! Jakże Pan chciał ruszyć z miejsca, kiedy Pan zaciągnął ręczny hamulec na ostatni ząb i furt go nie spuszczał — a jeszcze przytem — oj, bo pęknę! — cięgiem, zamiast sprzęgła, naciskał hamulec nożny???



P. Roata, małżonka attaché militaire poselstwa włoskiego

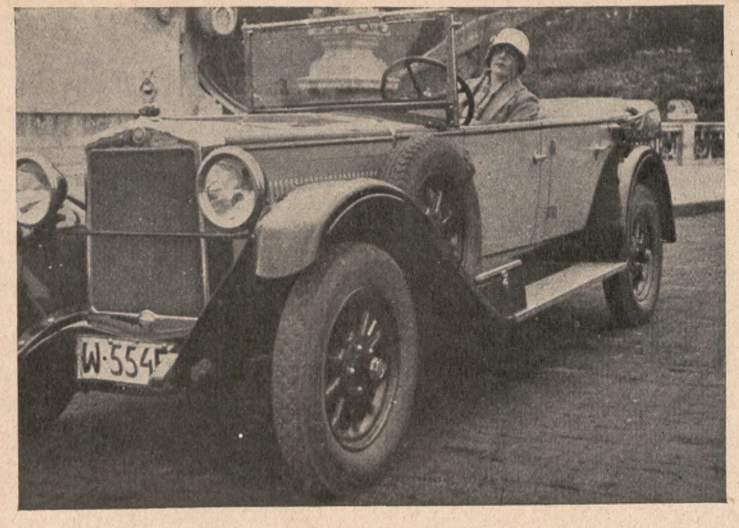


P. Grudzińska

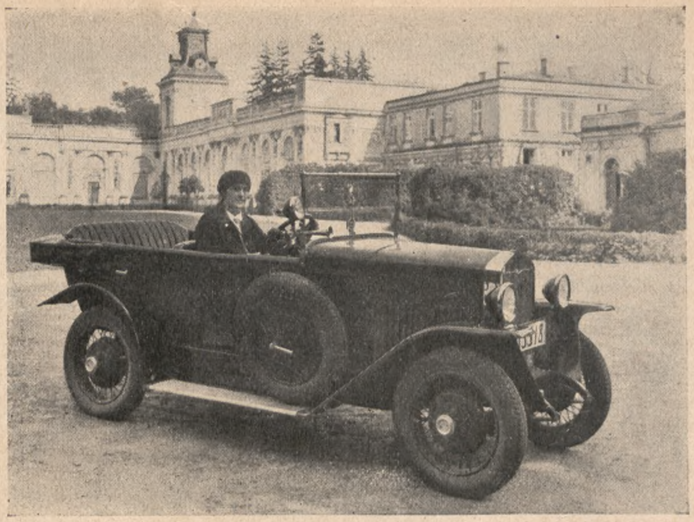


Hr. Skarzyńska

Fot. W. Kirchner



P. Nadzieja Marchlewska, znakomita nasza automobilistka przed wyjazdem na Zjazd Gwiaździsty



P. Zofja Nawakowska Fot. St. Brzozowski

«POCIĄG-WIDMO»,

sztuka w 3-ch aktach Arnolda Rydley'a w teatrze Małym. Reżyserował Aleksander Węgierko.

Wybornie spreparowana mieszanka humoru i okropności, sprężyście wyreżyserowana i doskonale zagrana przez długi szereg wieczorów na zmianę przerażała i bawiła publiczność w teatrze Małym.

Sztuka zręcznie zmontowana i *bezpretensjonalna,* wywołała wprawdzie dąsy ze strony części krytyki, któraby chciała widzieć repertuar wyrafinowany pod względem literackim. Mimo to sztuka zrobiła swoje — spotkała się z bardzo życzliwem przyjęciem ze strony publiczności.

W zespole aktorskim wyróżnili się dodatnio pp. Czaplińska i Grabowski. Pierwsza w roli niemłodej, zdziwaczałej «dziewicy», drugi—jako zręczny detektyw, udający kabotyna — oboje stworzyli sylwetki soczyste i trafne. Doskonała była Pancewiczowa.

Pozostałe postacie są tylko figurami na szachownicy, na której autor, przy pomocy reżysera, demonstruje doskonale powiązaną logicznie i obliczoną matematycznie partję.

«ZIELONY FRAK»,

komedja w 4-ch aktach de Flersa i Caillaveta w teatrze Polskim. Reżyserował Karol Borowski.

Bardzo aktualna u nas w okresie gorących dyskusji na temat założenia w Polsce instytutu «nieśmiertelnych» komedja została z wielką pieczołowitością wystawiona przez teatr Polski.

Humor wytworny, cechujący wszystkie komedje de Flersa, w «Zielonym fraku» pełen jest specjalnej finezji łatwo zrozumiałej skoro się zważy, że autor wówczas jeszcze nie doznał zaszczytu przyodziania zielonego fraka.

Komedja daje obszerne pole do popisu aktorom. Najlepiej wywiązali się z zadania pp. Modzelewska (Brigida Touchard), Fritsche (książe de Molevrier) i Krzewiński (Durend). Bardzo charakterystyczną sylwetkę stworzył Junosza-Stępowski.

Kapitalny był Leszczyński, wszakże jego interpretacja postaci niebardzo mądrego sportowca hrabiego de Latour-Latour wywołuje poważne zastrzeżenia przy porównaniu z treścią samej roli.

Reżyserja Borowskiego i oprawa dekoracyjna Frycza—bardzo staranne.



Władysław Grabowski — Leokadja Pancewiczowa Fot. St. Brzozowski



Marja Modzelewska — Jerzy Leszczyński



Hr. Stefan Tyszkiewicz,
znany konstruktor pierwszego polskiego samochodu „Stetysz"



Henryk Liefeld,
najlepszy automobilista polski, Mistrz Automobilklubu ustanowił Polski rekord szybkości



Pani W. H. podczas rannej przejażdżki — Fot. St. Brzozowski — *Amazonka z firmy Ludwika*



Wesołe towarzystwo

WELL

PANI W AUCIE

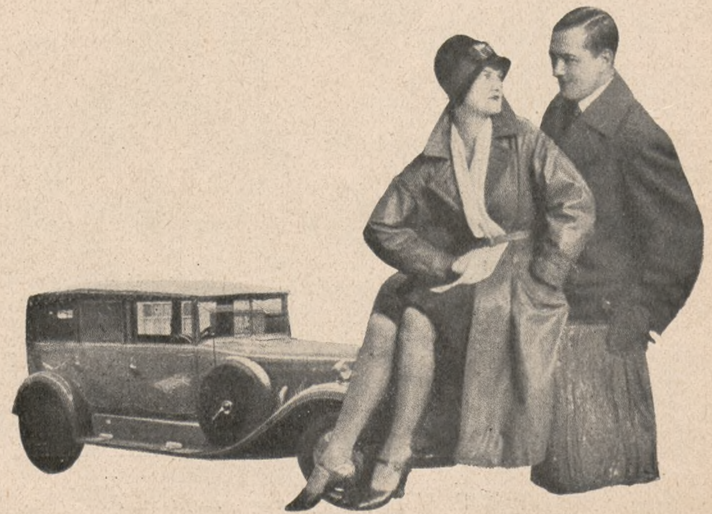
Jak paniom wiadomo, nie należymy już do płci słabej. Określenie to brzmi jak anachronizm w zastosowaniu do istot przelatujących ocean, odbywających konne raid'y Paryż—Nicea, przepływających raz po razie kanał la Manche, cieśninę Gibraltaru i t. d. i t. d. Natomiast niewolno nam w żadnej sytuacji rezygnować z innego zaszczytniejszego epitetu: płci pięknej.

Życie pędzi w coraz zawrotniejszem tempie. Aby za niem nadążyć, zdobyć wszystkie nowe nastręczające się rekordy, nie rezygnując z żadnej z dawnych zdobyczy, słowem, aby się nie dać zdystansować i wycofać z obiegu — powinna pani mknąć przez życie autem. Najlepiej własnem. W braku takowego można też i cudzem. Czasem zdarzy się, jadąc cudzym wozem dopędzić własne wymarzone auto, a wtedy, dobra gimnastyczka, przesiada się zręcznie w biegu do właściwego samochodu swego przeznaczenia, śląc opuszczonemu towarzyszowi podróży uprzejmy ukłon pożegnalny. Zdarza się, że taki biedak zbaranieje z zachwytu, nad niesłychaną sprawnością ruchów i szybkością decyzji pani, wypuści z rąk kierownicę i z rezygnacją rozbije sobie łeb w sąsiednim rowie. Trudno, to już jego prywatna przykrość, w sporcie nie wolno się gapić i w życiu też!

A zresztą te nad wyraz zręczne przesiadanie się pani z jednego wozu do drug'ego, zwane „powojenną psychozą

(Dalszy ciąg na str. 18)





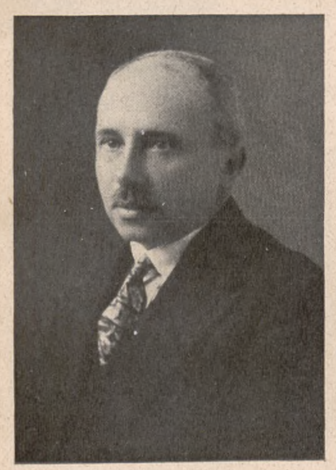
AUTOMOBILKLUB POLSKI



P. Fr. Karpiński
vice-prezes



P. Stefan Fuchs
vice-prezes



P. Tadeusz Marchlewski



Hr. Raczyński
prezes



P. Grabowski



P. Sznarbachowski
sekretarz jeneralny



P. Borman
gospodarz klubu

rozwodową" przez moralistów i nudziarzy, nie powinny nas tu bliżej interesować. Są to zagadnienia zawiłe, oscylujące między uczuciową a finansową stroną życia.

W numerze specjalnym, poświęconym zagadnieniom samochodowym, mamy rozważyć stosunek pani do auta, a nie do jego posiadaczy. Rzeczą niewątpliwą jest, że każda pani chciałaby mieć auto. I że nie jest to marzenie dziecka o kryształowym pałacu z bajki, tylko pragnienie dorosłego człowieka, czasem trudne do zaspokojenia, ale przecież zawsze mające podstawy do realizacji.

Jeszcze przed paru laty, kiedy auto było rzadkim, nieomal niedostępnym luksusem, szczęśliwe wybranki fortuny, mogące sobie na podobny zbytek pozwolić, powodowały się w wyborze samochodu jedynie jego zaletami zewnętrznemi, elegancją karoserji, efektownem zestawieniem barw, wykwintną linją etc. etc. omal, że nie dobierały auta do koloru modnego wiosennego płaszcza. I wystrojone jak laleczki, kazały się wieść szoferowi, nie ciekawe motoru, tej duszy auta. Wtedy to mówiło się o zbyt strojnem i ekscentrycznem okryciu: „ładne, ale żeby je włożyć, trzebaby mieć własny samochód."

Stosunek pani dzisiejszej, zahartowanej sportem i pracą zawodową, do coraz bardziej demokratyzującego się auta, jest głębszy i lojalniejszy. Nie lekceważąc kwestji estetycznego wyglądu wozu, bada pani przedewszystkiem jego zalety wewnętrzne, istotne: szybkość, wytrzymałość, zwrotność.

Walka o byt nauczyła panią praktyczności, to też nie daje się pani zwieść pozornej taniości wozu, o ile nie

(Dalszy ciąg na str. 54)



P. Marja Żelska,
urocza artystka teatru „Morskie Oko", której wdzięk i talent zyskały ogólne uznanie i sympatję

W. WIRCH-POPŁAWSKI

PRZYGODA, KTÓRA ZDARZYŁA SIĘ PRZEDWCZORAJ

O tem, że miss Mabel Shurst jest najpiękniejszą kobietą Zachodnich Stanów, wiedzą wszyscy.

Bo jakże? Możnaby nie wiedzieć, kto to jest Edison, jak zginął Lincoln, co zdziałał Washington. To są wszystko błahostki, natomiast najważniejszą rzeczą jest, że ani Oregon, ani Idaho, Arizona, a nawet „filmowa" California nie mogą się poszczycić posiadaniem tak pięknej dziewczyny jak jakaś tam, napoły dzika, skalista Newada.

O tem musiał wiedzieć każdy Yankes, tak jak wiedział, że dwaj najgenjalniejsi mężowie Stanów Zjednoczonych to: Ford i... Tunney.

Miss Mabel także wie o swych walorach.

Wie, że ma główkę, niczem w starogreckiej kamei rzeźbioną. Oczy jak bryzgi srebrzysto-sinych pian, które tłuką się o granity kenjonów. Usta — pożar krwi, a figurę zgrabną i sprężystą, podobną do smigłej sosny.

Nogi miss Shurst to kolumienki rzeźbione w najczystszej stali, potrafi niemi utrzymać mustanga.

Ale nie przepada zbytnio konną jazdą. Kocha automobil.

Kiedy siądzie przy kierownicy swej sportowej Diany, świat wkoło dostaje zawrotu głowy. Gnają drzewa, słupy telegraficzne, domy, lasy, skaliste urwiska.

Jak opętane. Czarna strzałka licznika nie opada niżej 90-ciu. Jasnem jest, że takie jazdy wzbudzają przedewszystkiem obłędny strach w szoferze. Żaden dłużej niż dwa tygodnie u miss Mabel nie wytrzyma. A policja także niezbyt przyjaźnie odnosi się do szalonych harców. Kary płyną jak z rogu obfitości.

Ale miss Shurst ma jeszcze jeden bardzo ważki plus... papę z dolarami.

To znaczy, plusem są dolary, bo papa... lepiej nie wspominać. Stalownie w Pittsburgu i farmy w Newadzie wysączyły resztki rozumu.

Zresztą starość nie radość.

Marzeniem mr. Shurst'a jest zięć. Ale nie taki zwyczajny szlifibruk, który świetnie prowadzi maszynę, mistrzowsko gra w golfa, bosko charlestonuje i ma garsonjerę na Fifth Avnue. O nie! Mr. Shurst zdobywał stalownie w Pittsburgu i farmy w Newadzie znojną, upartą pracą a nie tańcami. To też chce, aby mąż jego córki był człowiekiem czynu, businessmanem w każdym calu. Może być i stary, i brzydki, i nawet niezbyt okrzesany.

Bussines przedewszystkiem.

Ale papa jest już stary. Zmęczyło go życie i... miss Mabel z politowanie wzrusza zgrabnemi linjami ramion.

Bo miss ma zgoła inne aspiracje. Nie chce za męża nikogo, kto ma coś wspólnego z amerykańskiem parwenjuczostwem. Chociażby ten ktoś słynął z businessów, albo tańczył jak młody bóg. Miss Shurst nie imponuje ani Tunney, ani Milton Sills. Chce męża wykwintnego, rasowego, wytwornego jak model z magazynu Willis.

Prawdziwego arystokratę Starego Świata. Z herbem i z koroną. Ale musi być autentyczny, bo ci, co odwiedzają Stany, to... Może nic nie robić. Posag miss Mabel Shurst jest dość pokaźny, a uroda — pociągająca najbardziej wybrednego.

*

* *

To było zupełnie niespodziane. Jak grad w upalny, lipcowy dzień.

Miss Mabel Shurst niezbyt dobrze jeszcze znała tę drogę, ale tem milszy był szaleńczy wprost pęd na łeb na szyję z rozkoszną perspektywą, że zza skalnego złomu zamiast białej, gładkiej wstęgi doskonałej szosy, ukaże się pofałdowany, szalejący delikatnie jedwab Liguryjskiej toni.

I wtedy... wtedy trzaśnie jedwab pod ciężarem białej, lśniącej karoserji. Zabulgocą zdziwione fale, a silnik aż zachłyśnie się rozpacznym krzykiem tłoków.

Fantazja. Bo za granitowym złomem dalej biegła przedziwnie gładka szosa, a jedyna nowość, jedyna niespodzianka to czerwone, długie a niskie torpedo Bugatti, smętnie zadumane pod skalną ścianą.

Miss Mabel nie zwalniała pędu. Bo i poco? Widocznie jakiś defekt. Ale mimo 80 kilometrów oczy ciekawe zahaczyły się wpierw o jedną postać, zaokularzoną, owiniętą jasnym Burrberry i nonszalancko rozwaloną na błotniku, potem o drugą.

Miss Shurst była Amerykanką 100%. Trzeźwą, zdrową, zrównoważoną, ale te oczy... Śmiały się z cudownie modelowanej, śniadej twarzy jak dwie przeogromne iskry ki-

piącego życia. Mocna, opalona szyja wyglądała ze sportowej koszuli niczem boska łodyga brunatnego kwiatu. A dalej szły bary szerokie, a zwięzłe, brunatne kiście obnażonych ramion, zgrabne, wąskie biodra i... maszyna omal nie rozpłaszczyła się na granicie nowego zakrętu.

W hotelu nikt nie wiedział, czyje jest czerwone Bugatti, ani kto zacz młody, smagły brunet.

Portjer hotelowy był człowiekiem starym, wytrawnym, amerykańskich gości znał na wylot i co najważniejsze kochał się w... dolarach.

— Możnaby było dowiedzieć się. — Szepnął z dyskretnym uśmieszkiem.

— Więc?

Miss Shurst czuła, jak na twarzy jej wschodzi delikatna łuna rumieńców.

— Będzie kosztowało.

— Dobrze.

Portjera zatchnęło.

— Sto dolarów.

— Yes.

Staremu w ustach zaschnęło.

— Dwadzieścia na wydatki?

— Yes.

— Za godzinę będę wiedział.

Amerykanka kiwnęła głową i pobiegła do swych pokoi. Roiły się po głowie cudaczne marzenia i jakaś przedziwna pewność, że to właśnie musi być arystokrata, książę lub hrabia. Ten śniony w pustkowiach Newady, w wytwornych dancingach Fifth Avenue, luksusowych kabinach „Berengarji", pretensjonalnych pokojach hotelu Croce di Malta, gwarnej o tej porze Bordighery.

On, właśnie on!

Przed upłynięciem godziny miss Mabel Shurst siedziała w hallu hotelowym.

— Już wiem, signora.

Portjer łamał się w kornym ukłonie. Wiedział tyle samo, co przed tem. Małoż to śniadych, ładnych brunetów przejeżdża przez Bordigherę w czerwonych automobilach? Każdy Italczyk jest śniady i ładny.

— No, kto to?

Serce Miss grało jak okrętowa syrena na zamglonym rajsie.

— Książę.

— Książę?

— Si.

— Jak się nazywa?

Portjer żachnął się.

— O to bardzo trudne, arystokratyczne nazwisko.

— Mówić.

Rozkaz brzmiał bezapelacyjnie, zresztą stary znał Amerykanów.

— Beppo di Calico książę Bellagio — kpił jak z nut.

Po ciele miss Shurst pobiegły rozkoszne dreszczyki. Więc jednak!

— Czy on tu gdzie mieszka?

— Tu, ...to jest nie tu, w Ventimiglja, ma tam swoją willę.

— Yes. Jadę. Proszę rachunek. Kufry zabierze moja pokojówka hotelowym autem.

Portjer zamienił się w słup soli. Ale już w dłoni szeleściały jedwabiste, zielonkawe dolary.

— Si, signora.

Ulicami trzeba było jechać dość wolno, bo o tej porze kłębił się olbrzymi stop kuracjuszów, powozów, aut. Na dalekim kraju morza słońce bryzgało ostatnią jasnością purpury. Szedł pachnący, strojny w granat i srebro wieczór, witany rzeźwym wiewem Ligurji.

Ledwo wydostała się na szosę, nacisnęła gaz, maszyna wessała się w przestrzeń niczem żarłoczny polip. Miss Mabel jechała jak u siebie, za Atlantykiem. Wiatr tylko szeptał jakieś wyznania do uszu kaskiem otulonych, a motor grał zgodnym hymnem ośmiu cylindrów.

Ślepia reflektorów oślniły skalisty zakręt i znów wyskoczyły na białą wstęgę.

Nagle, prawie bezszelestnie ścisnęły pneumatyczne hamulce. Maszyna wrosła w ziemię.

Pod granitową ścianą sterczało bezradnie niskie czerwone torpedo Bugatti. Miss Mabel przetarła nerwowo szkła okularów. On?

On, majstrował coś zawzęcie w silniku, świecąc sobie bocznym reflektorem.

— Hallo.

Obejrzał się. W ciemności źrenice zalśniły jak u głodnego wilka.

— Wypadek, signora? — zapytał z ślicznym uśmiechem na świeżym karminie pełnych, ładnie wykrojonych warg.

— Nie, ...tylko...

— Zabrakło benzyny?

Starał się grzecznie odgadnąć przyczynę postoju.

— Nie.

— A więc?

— Chciałem z panem zamienić parę słów, książe.

Z trudem naginała swój, do twardej angielszczyzny przyzwyczajony, język, do brzmienia italskich słów.

Mężczyzna spojrzał na nią uważniej.

— Signora chciała pomówić z baronem.

— Jakto z baronem, mówiono mi, że pan...

— Mój pan jest baronem, sekretarzem niemieckiej ambasady w Rzymie, ale, niestety, niema go. Zniecierpliwił się, że tak długo nie mogę naprawić motoru, i wsiadł do jakiegoś przygodnego auta.

Paplał z prawdziwie italską swadą.

Miss Shurst uczuła jak w skronie jej pukają jakieś podejrzane młoteczki.

— A pan? Pan nie jest księciem?

Mężczyzna aż skręcił się w napadzie śmiechu. Białe, równe zęby w sinem świetle reflektorów zabłysły prowokująco.

— Signora żartuje, ja księciem? Ha, ha, ha, ja księciem? Ja jestem tylko szoferem, nazywam się Giocome Scogli do usług siniory.

Ukłonił się z gracją południowca.

Syknął starter. Biała, lśniąca Diana utopiła się w nocnej czerni.

KOŁO KUPCOW I PRZEMYSŁOWCÓW SAMOCHODOWYCH PRZY STOWARZYSZENIU KUPCÓW POLSKICH

Nowopowstająca gałąź krajowego handlu i przemysłu — branża samochodowa — niemal od pierwszych chwil swego poważniejszego zainstalowania się w Polsce, dała realny wyraz wysokiego uświadomienia zawodowego pionierów, którzy w obronie swych interesów powołali do życia, od szeregu już lat istniejące, autonomiczne Koło Kupców i Przemysłowców Samochodowych przy Stowarzyszeniu Kupców Polskich. Obrona oraz reprezentacja specjalnych interesów branży, stanowiła też główny przedmiot prac Koła, w których na szczególne zaznaczenie zasługują zabiegi, podejmowane w obronie rodzimego przemysłu karoseryjnego.

Skład Zarządu Koła jest następujący: przewodniczący — Inż. Tadeusz Marchlewski, I wiceprzewodniczący — Michał Bogusławski, II wiceprzewodniczący Kazimierz hr. Ronikier, sekretarz — Józef Łepkowski, skarbnik — inż. Marjan Mickiewicz, czł. zarządu—inż. Tadeusz Sokołowski.

Kierownikiem sekretarjatu Koła jest p. Eugenjusz Wencel.

SAMOCHÓD DOSTĘPNY DLA WSZYSTKICH

Czy amator, a zwłaszcza amatorka automobilizmu może bez obcej pomocy obsłużyć i utrzymać swoją maszynę, czy może wykonać te wszystkie czynności, poza kierowaniem, oczywiście, które powierza się zwykle specjaliście-szoferowi? Oto pytanie, które zadają sobie liczni nowi adepci automobilizmu, zanim zdecydują się na kupno samochodu, jeżeli nie chcą, czy nie mogą włączyć do swego przyszłego budżetu eksploatacji pojazdu—pozycji kosztownego kierowcy. Jakżeż bowiem często sam już wygląd zamorusanego szofera, sam widok wysiłku, jaki musi on nieraz rozwinąć, odstraszy od kupna samochodu mniej zamożnego kandydata na automobilistę.

Jednak z drugiej strony wśród wielu zapalonych amatorów automobilizmu znajdziemy też nieraz fanatyków, którzy za nic w świecie nie pozwolą nikomu obcemu dotknąć się swojej maszyny i którzy nie obawiają się wcale upodobnić swoim wyglądem do palacza, czy kominiarza.

Jeżeli chodzi jednak o lepszą, a właściwie o piękniejszą połowę rodzaju ludzkiego, to poza kilku może sfanatyzowanemi sportlady, większość z całą pewnością myśli o obsłużeniu swojej maszyny ze wstrętem równie głębokim, jak entuzjazm, z jakim oddaje się czynności kierowania. Bezstronnie rzeczy biorąc, przyznać trzeba, że opatrywanie samochodu jest najczęściej czynnością przykrą, gdyż wymaga nieraz wysiłku fizycznego, a prawie zawsze jest zajęciem brudnem. Niestety tak jest. Dotychczas fabrykanci samochodów nie wiele zwracali uwagi na ułatwienie obsługi maszyny, a dążąc do głównego swego celu ulepszenia mechanizmu samochodu pod względem lepszej wydajności, większej trwałości, a karoserji pod względem wygody, zaniedbali prawie całkowicie niemniej ważny problem uproszczenia samochodu, ułatwienia jego rozbiórki i napraw, uprzystępnienia organów i zabezpieczenia ich, a tem samem oszczędzenia rąk i odzieży automobilistów od zawalania. Faktem jest, iż pomimo zadziwiających ulepszeń konstrukcji, niewiele uczyniono w tym kierunku i pomimo stworzenia typów popularnych, przeznaczonych dla osób obywających się bez kierowców, w dalszym ciągu ofiaruje im się maszyny, które poza koniecznością sporych wiadomości z dziedziny praktycznej mechaniki, wymagają jeszcze zabezpieczenia się przy kontakcie z niemi przy pomocy hermetycznych combinaisonów, fartuchów, rękawic i ścierek. Pomimo kilku ulepszeń lat ostatnich w tej dziedzinie mechanizm samochodów pozostał trudną łamigłówką dla laika, a wszelkie instrukcje i pouczenia, drukowane przez fabryki samochodów, zrozumiałe są jedynie dla fachowców i nielicznych doświadczonych sportsmanów. Nie jest to bynajmniej objawem występującym w kraju o słabo rozwiniętym automobilizmie. Przeciwnie — w naszych warunkach, gdzie automobilista nie znajduje na każdym kroku fachowej pomocy, znajomość mechaniki samochodowej wśród szerokich kół właścicieli i sportsmanów,

stoi bezwarunkowo wyżej niż w Ameryce lub w krajach zachodnich. W tych szczęśliwych krajach samochodu, gdzie każdy nieomal młodzieniec posiada umiejętność kierowania automobilem niejako atawistycznie, gdyż nabywając ją od dziecka, znajomość mechaniki samochodowej i umiejętność radzenia sobie samemu, stoi bardzo nisko, gdyż istnieje tam ogromna armja specjalistów, gotowa każdej chwili dnia i nocy w najodleglejszej nawet głuszy okazać za niewielką opłatą — fachową pomoc przejeżdżającemu automobiliście-amatorowi. Dzięki skomplikowanemu mechanizmowi samochodu i trudności jego obsługi setki tysięcy ludzi mają w tych krajach zapewniony kawałek chleba. Problem więc uproszczenia samochodu nie jest tam wcale tak ważnym i pilnym, jakby się nam wydawać mogło i to jest przyczyną dlaczego został on prawie całkowicie zaniedbanym.

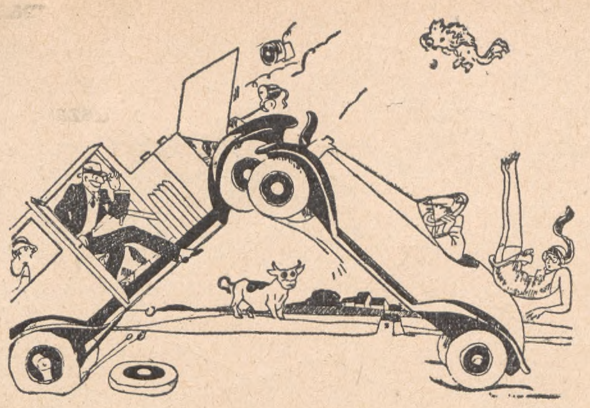
Gdy się mówi o mechanizmie samochodu, t. j. przedmiotu codziennego dziś użytku — to mimowoli nasuwa się porównanie z innemi maszynami i przyrządami powszechnego użytku, np. z maszynami do szycia lub bronią nowoczesną, które, składając się również z dość znacznej ilości części, są jednak względnie proste i nieskomplikowane, a przedewszystkiem tak zbudowane, że bez trudu i przy użyciu najprostszych narzędzi, a często nawet bez narzędzi mogą być one rozebrane na poszczególne części i z powrotem następnie złożone. Szczytem doskonałości w tym zakresie jest nowoczesna broń automatyczna dla użytku wojskowego, którą musi umieć rozebrać, oczyścić oraz naprawić każdy żołnierz, nie posiadający najczęściej absolutnie żadnych wiadomości w zakresie mechaniki. Szereg maszyn i przyrządów używanych w marynarce wojennej posiadać musi również tę zaletę. Bezwarunkowo przyjdzie kiedyś radosna chwila, że konstruktorzy samochodowi po rozwiązaniu szeregu problemów mechaniki automobilowej nie dających im dzisiaj spokoju, przystąpią do najwdzięczniejszej wreszcie pracy, do upraszczania mechanizmów, na skomplikowanie których wysilali się przez długi szereg lat. Jest to zwykła zresztą ewolucja wszelkich tworów umysłu ludzkiego. Obserwujemy ją stale w sztuce, w systemach filozoficznych jak również i metodach produkcji. Analiza bowiem prowadzi do syntezy, a do prostoty dochodzi się po stwierdzeniu, że komplikacja nie jest jedynym środkiem do osiągnięcia żądanego wyniku.

Chwila ta jednak w automobiliźmie nie jest jeszcze bliską. Na razie obserwujemy skomplikowanie à outrance mechanizmu samochodu, tworzenia w nim coraz to nowszych zadziwiających organów pod względem pomysłowości i osiąganych rezultatów i przysparzania amatorom automobilizmu coraz więcej kłopotów i trudności. Biedni amatorzy! Weźmy np. system oświetlenia samochodu. Elektryczność jest bezwzględnie cudownym dla nich nabytkiem, póki wszystko funkcjonuje prawidłowo. Lecz niech się coś zepsuje! — I oto nasz amator układając puzl ze sprężynek, węgielków, drucików i śrubek swojego dynamo żałuje prostoty dawniejszych latarni acetylenowych, w których odnajdywał on natychmiast przy pomocy jednej tylko zapałki dziurkę w rurce lub sadze w zapalniku. Czy żałować jednak mamy rzeczywiście tych czasów? Nie, bezwzględnie nie, ponieważ codzienne czyszczenie generatora acetylenowego było jednak czynnością wstrętną, — tak jak rozruszanie ręczne silnika wymagało ciągłego wysiłku. Dziś na codzień mamy wygodę i wypoczynek — ale za to wrazie uszkodzenia prawie zawsze stajemy bezradni. Tak — na codzień rzeczywiście fabrykanci dają nam coraz większą wygodę, ale na wypadek „panny" coraz większe trudności. Cóż z tego, że ostatnio wprowadzono naprzykład system centralnego smarowania samochodu, które pozwala nam za jednem pociągnięciem rączki pompki posłać smar do wszystkich smarownic podwozia, bez potrzeby wchodzenia pod samochód, zalewania się tłuszczem i błotem i wyłamywania sobie palców na zatkanej szprycy. Cóż z tego, — jeżeli wrazie uszkodzenia tego pomysłowego urządzenia strawić będziemy musieli kilka godzin pod samochodem na odszukanie dziurki w przewodach poprowadzonych wewnątrz ramy maszyny. Ta jedna mordęga przekreśli całą rozkosz, którą odczuwaliśmy, gdy siedząc wygodnie w samochodzie jednym palcem posyłaliśmy smar do dalekich sworzni, a ubranie nasze oszczędzane od szeregu tygodni, teraz — w czasie tej jednej naprawy doprowadzone zostanie do takiego stanu, w jakiem byłoby ono gdybyśmy od wielu już miesięcy ręcznie smarowali swą maszynę. Tak — zaiste piękne są nowe ulepszenia i samochód z niemi byłby ideałem, gdyby, ach gdyby... były one bardziej proste i mniej się psuły.

Stajemy zatem w prawdziwej rozterce. Albo posiadać maszynę w całem słowa znaczeniu współczesną — maszynę ze wszystkiemi ulepszeniami, taką, o jakiej marzy każdy sportsman — ale jednocześnie przyjąć do niej rutynowanego fachowca szofera — albo zadowolić się maszyną jaknajprostszą, taką, jaką wstydzą się już robić dzisiaj fabrykanci, a jeździć nouveauriche i samemu dawać sobie z nią rady. Gdybyśmy się tej zasady trzymali, mniejby bezwzględnie było narzekać i skarg na złą fabrykację i niestaranne wykończenie. Znając nasze stosunki twierdzę, że 90% uszkodzeń nowych samochodów wynika u nas z nieumiejętnego obchodzenia się z maszyną zbyt skomplikowaną dla niedoświadczonego amatora. I dla tego, gdy dawałem tytuł niniejszego artykułu „samochód dostępny dla wszystkich", to miałem na myśli samochód nadający się do samodzielnej obsługi przez właściciela. Cena bez wątpienia stanowi także wiele o dostępności dla wszystkich, ale tej cechy nie potrzeba tłumaczyć. Natomiast wydaje mi się nie od rzeczy zwrócić uwagę automobilistów amatorów na to, że pomimo nawet niskiej ceny nie każdy samochód będzie dla wszystkich odpowiednim.

Samochodu bezwzględnie „dostępnego" — tego ideału, do którego dziś wzdychamy wszyscy, jeszcze niema na świecie, przeciwnie automobil oddala się coraz bardziej od niego. Ale nie traćmy nadziei, przyjdzie chwila, jak mówiłem, gdy problem uproszczenia samochodu usunie na plan dalszy wszystkie inne zagadnienia. Chwila ta przyjdzie — przyjść ona musi — albowiem tego wymaga — postęp.

R. Morsztyn.



STRASZNA KATASTROFA NA NOWYM ŚWIECIE!... (z repertuaru Miry Zimińskiej)

Jechało taxi raz —
Hip hop gidja hopla
Stuku bruku ho hoc —
Wieczór był tak, jak co noc.

W taksówce siedział ktoś —
Hip hop gidja hopla —
Pan jeden siedział tam
I w dodatku nie był sam.

Siedziała dama też —
Hip hop hipla hopla —
Nie była sama też,
Pan i dama, już pan wiesz.

Jechali, że aż ha,
Hip ha hipla hopla
Licznik już wybił — ha!
Złotych siedemdziesiąt dwa.

Mijali Nowy Swiat —
Hip hop gidja hopla —
Wtem raptem akurat
Jakiś pan pod koła wpadł.

Sam wpadł odrazu siup!
Hip hup siupla hopla
Tłum, krzyk i co mu zrób?
Jak wyjęli, już był trup.

Pan w aucie strasznie zbladł
Hip hop gidja hopla
Pan w aucie strasznie zbladł,
Że to wtedy akurat.

Do damy rzekł bez sił —
Mój skarbie, gidja hopla,
Gdyby teraz — spójrz-no w tył —
Twój mąż tu w tłumie był!...

Dama rzekła: Lepiej daj
Szoferowi na piwo
I już przestań gderać wciąż,
Ten nieboszczyk był mój mąż.

Hip hop hipla stop
Siup trup gidja hopla
Stuku bruku hoc hoc —
Wieczór był tak, jak co noc.

Marjan Hemar.

AFORYZMY AUTOMOBILOWE

Z autem dzieje się zupełnie tak samo, jak z małżeństwem. Z chwilą, gdy mężczyzna przestaje niem kierować—wszystko idzie na marne.

* * *

Jesteś flegmatykiem?—Kup sobie auto. W ciągu ośmiu dni staniesz się człowiekiem nerwowym.

* * *

Niecierpliwy jesteś?—Kup sobie auto. Gdy w ciągu czterech godzin podczas ulewnego deszczu siedzieć będziesz na szosie w oczekiwaniu jakiegoś samochodu, któryby zaciągnął do domu twoje rozbite auto, z pewnością nauczysz się cierpliwości.

* * *

Pragnąłbyś się kląć nauczyć?—Kup sobie auto. Gdy po trzykrotnem rozebraniu i złożeniu motoru przekonasz się wreszcie, że jedynym defektem w maszynie był zupełny brak benzyny, napewno już wtedy kląć będziesz umiał doskonale.

* * *

Jesteś sadysta?—Kup sobie auto. Maximum zadowolenia mieć będziesz po przejechaniu kilku kur, gęsi i prosiąt wałęsających się na drodze.

* * *

Kochasz się nieszczęśliwie?—Kup sobie auto. Wówczas i «ona» napewno cię prędzej wysłucha.

* * *

Masz wroga?—Kup sobie auto. Przejeżdżaj codziennie pod jego oknami z uprzejmym ukłonem. Po tygodniu nieprzyjaciel twój umrze ze złości.

* * *

Nie miej zmartwienia, gdy ukochaną swą ujrzysz w towarzystwie szofera. Może będziesz miał szczęście i obydwoje więcej do ciebie nie wrócą.



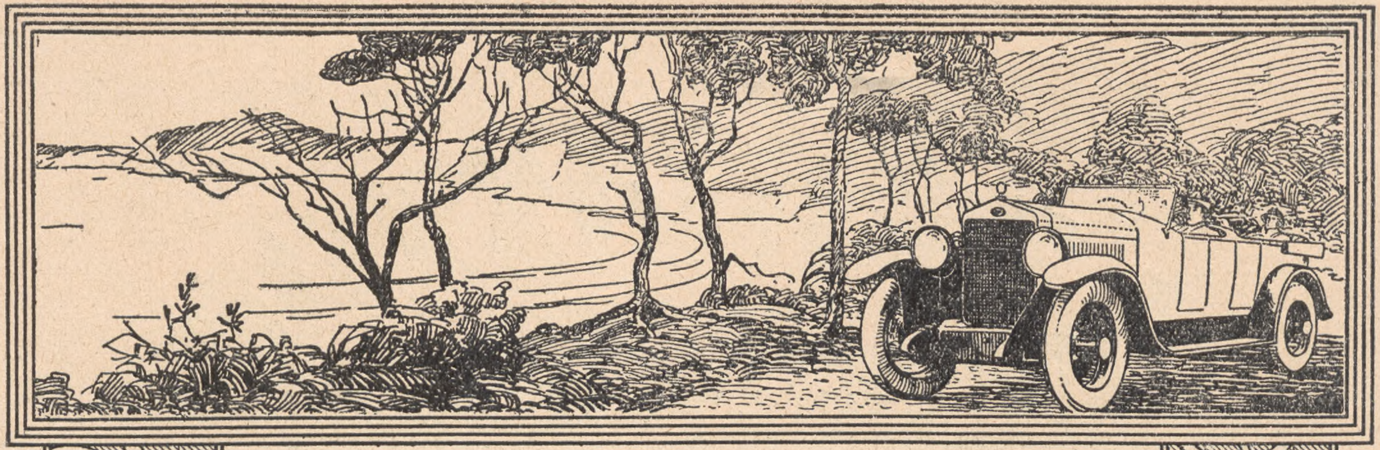
MUZYKA O KAŻDEJ PORZE

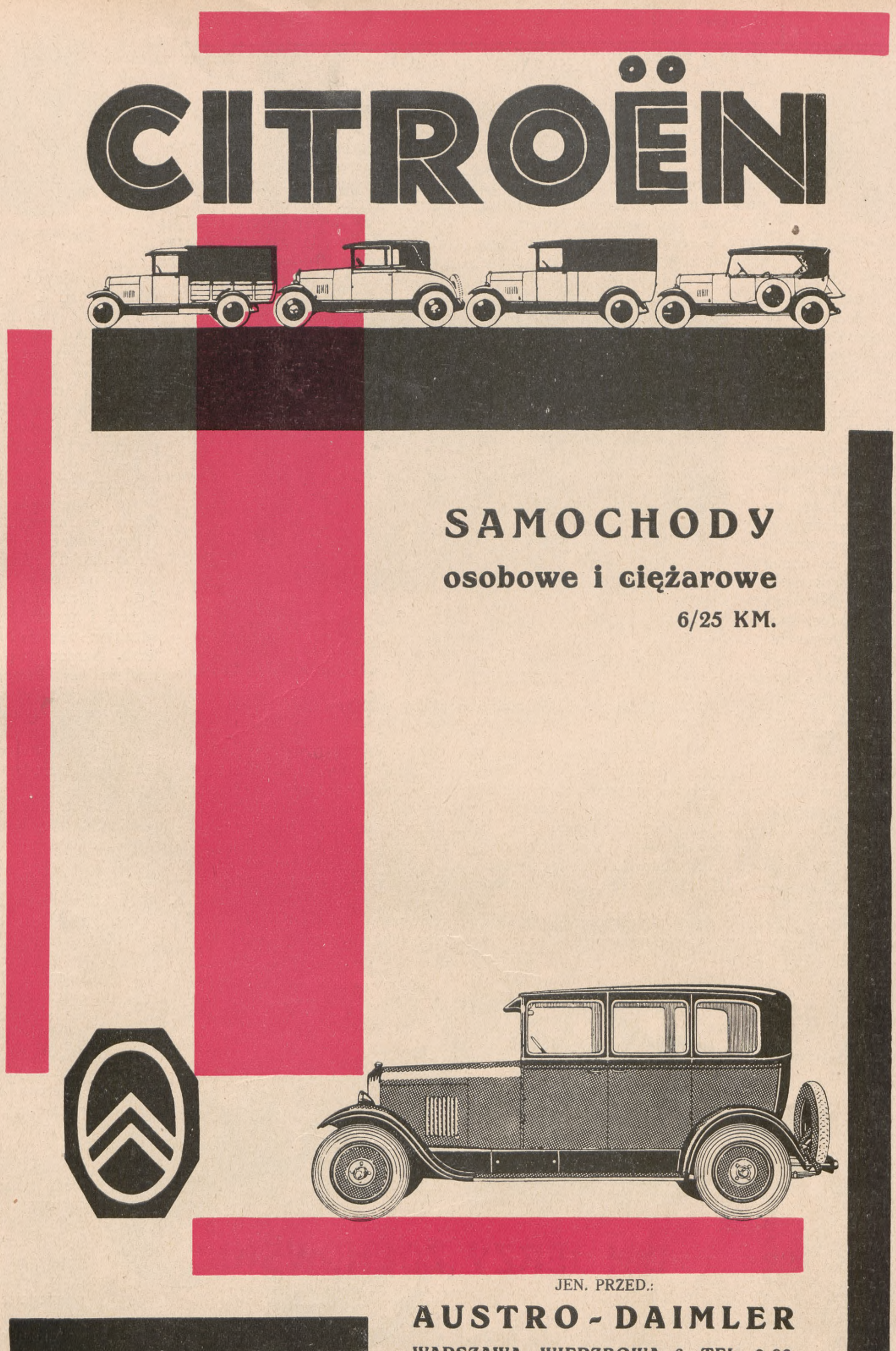
IDEALNY TOWARZYSZ NA WYCIECZKI i WAKACJE, GRAJĄCY INSTRUMENT W FORMIE WALIZKI • NAJNOWSZE TYPY SZAFKOWE, ELEKTRYCZNE i SPRĘŻYNOWE • W DZIALE PŁYT WIELE NOWOŚCI • BOGATY DZIAŁ INSTRUMENTÓW MUZYCZNYCH //

B. RUDZKI

WARSZAWA • MARSZAŁKOWSKA 146 i 87


J. FRANASZEK
TOW. AKC.
OBICIA PAPIEROWE
(TAPETY)
OD NAJSKROMNIEJSZYCH DO NAJWYTWORNIEJSZYCH,
UL. KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 15
ISTNIEJE OD 1829 r.




CITROËN
SAMOCHODY
osobowe i ciężarowe
6/25 KM.
JEN. PRZED.:
AUSTRO - DAIMLER
WARSZAWA, WIERZBOWA 6. TEL. 9-86.

MARJAN HEMAR

Z PAMIĘTNIKA WYŚCIGOWCA



Dr. Bronisław Frühling



Tadeusz Winicki

Łódź, niedziela 20 maja, 1928.

Po raz pierwszy brałem udział w wyścigu samochodowym. I muszę zaraz na wstępie przyznać: Bardzo miły sport. Bardzo miły i bardzo przyzwoity. I przytem śmiesznie tani. Benzyna kosztuje grosze, smary taksamo, a samochód tak i tak się ma. Chyba, że kto nie ma, ale przecież można kupić. Mam parę zarzutów, nic ważnego, ale ostatecznie możnaby to na przyszłość poprawić: Miejsce wyścigu bardzo niefortunne. Sama szosa dobra, tylko krajobraz przez cały czas monotonny, tak, że człowiekowi nudzi się po drodze. Wszyscy kierownicy skarżyli mi się na to samo, że nie wiedzieli, co z sobą począć przez cały czas jazdy. Szwarcstein tak się nudził, że chciał się jaknajprędzej wszystkiego pozbyć. Niestety, jedna z jego świec, spokojniejsze natury, powiedziała: Ja się nie palę do takiej jazdy. I zgasła. Bardzo się dziwiłem, dlaczego Szwarcstein tak się tem speszył, ale mi wytłumaczył potem, że bał się jechać pociemku. Chociaż Bogiem, a prawdą był jasny dzień. Chciałbym na tem miejscu sprostować odrazu to, co o mnie napisała prasa codzienna Napisali, że ja powiedziałem, że zawsze mówiłem, że lampka elektryczna lepsza jest od świecy. Wcale tego nie powiedziałem, tylko powiedziałem, że każdy laik mógł się był domyśleć, że przy takim pędzie świecę zdmuchnie, ale żeby z tego zaraz tragedje robić, to nie uważam.

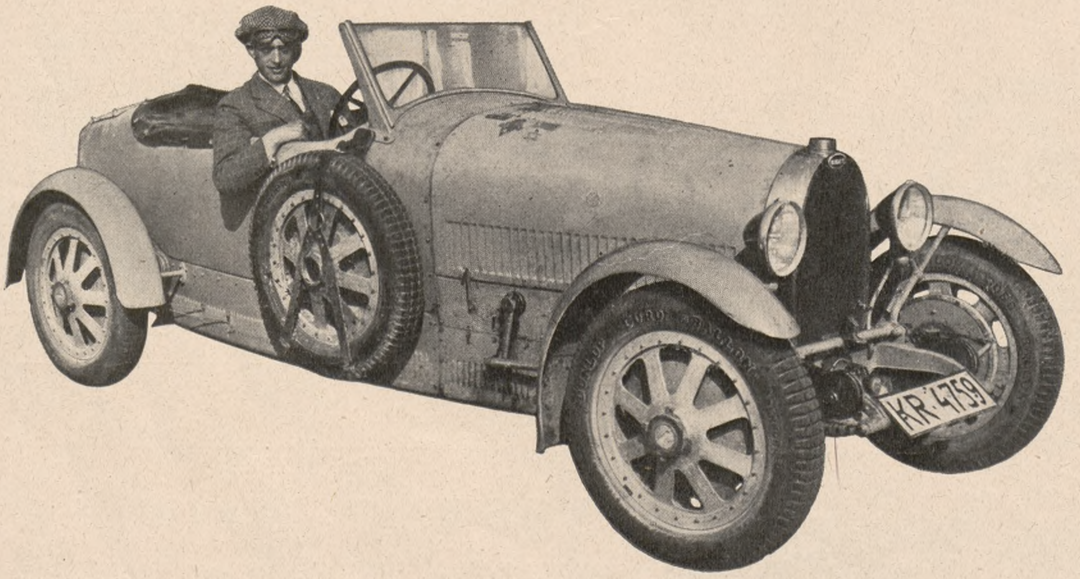


P. Kazimierzowa Poznańska na finiszu wyścigu na 3-litrowym 100-konnym Austro-Daimlerze

Przyjechałem do Łodzi o dzień zawcześnie. Wybraliśmy się z Warszawy w sobotę rano, tak żeby na niedzielę raniutko zdążyć do Łodzi, ale temperament automobilowy poniósł nas tak dalece, że zdążyliśmy już na sobotę wieczór, bez jednej zmiany gum.

W Łodzi było bardzo przyjemnie, aż do startu, który zaczął się w niedzielę o drugiej i potem też. Na starcie spotkałem bardzo wiele miłych znajomych, tylko bardzo mi było przykro, że w wyścigu nie brał udziału p. Tyszkiewicz na swoim Stetyszu, który przecież poprzedniego dnia wziął nagrodę za raid gwiaździsty. Ale p. Tyszkiewicz wytłumaczył mi potem, że bał się, że droga będzie za dobra, bo Stetysz jest to idealny wóz na złe drogi, a na takiej dobrej może się zdezorjentować, bo zawsze nieprzyzwyczajonemu trudno, i a nuż nie zechce ruszyć? Miała także jechać p. Mira Zimińska na swoim ślicznym kabrjoleciku, ale stało się straszne nieszczęście, bo jeden pan z komitetu, który na starcie wymachiwał chorągiewką uderzył tą chorągiewką nieopatrznie w ten kabrjolecik i rozbił go w kawałki. Na szczęście ocalał numer wozu, mianowicie powiedzieli jej znawcy, że jak tylko numer cały, to można w Banku Polskim wymienić na nowy. Urocza była p. Poznańska, sama piękna i w dodatku na ślicznym Austro-Daimlerze. Bardzo gorąco życzyłem jej zwycięstwa i nawet, nie bacząc, że konkurencja, bo przecież w sporcie najpiękniejszą cnotą jest koleżeństwo, poradziłem jej, aby, skoro tylko zechce jechać trochę prędzej, zaraz przycisnęła nogą gaz, bo to podobno jedyny środek.

Aż i my doczekaliśmy się kolei. My — t. zn. Tadeusz Winicki, ja i wspaniała limuzyna Bugatti. Osiem cylindrów — bardzo elegancka. Mieliśmy wyjechać trzynastym wozem z kolei — uważałem to za bardzo dobry znak i p. dyr. Turnai także się bardzo cieszył. Wziąłem z sobą coś do czytania, bo b. lubię się kształcić. Wszystkim to się bardzo podobało. P. Turnai chciał Winickiemu także dać coś do czytania na drogę, najchętniej «Przepisy o ruchu kołowym», które zalecają jazdę ostrożną i wolną, ale się rozmyślił i powiedział, że nie chce ryzykować książki, która kosztowała cztery złote.



Stanisław Szwarcstein na swojej 8-cylindrowej Bugatti

Przed wyjazdem spytałem Winickiego, czy może mi zagwarantować, że weźmiemy nagrodę, bo inaczej nie opłaca mi się jechać. Winicki odpowiedział, że kto wie? bo jedzie w tej samej kategorji Dzierliński, a to jest król jeźdź-

ców. Więc mu odpowiedziałem bardzo dowcipnie, że jak król, to już dobrze, bo Winicki zawsze może być cesarz, albo as, a wyścigi to nie ecarté.

Wsiedliśmy obaj do wozu i zakręciliśmy szybki w oknach. Przedtem, jeszcze w domu, umówiliśmy między sobą podział obowiązków: Winnicki obiecał, że będzie kierować, a ja znowuż miałem pomagać, to znaczy jemu nie przeszkadzać. Motor zaczął wyć tak, że gdyby mi wtedy było wypadło coś Winickiemu powiedzieć, byłbym musiał był chyba krzyczeć, ale nie miałem mu nic do powiedzenia, bo miałem do niego żal. Za szybkami zmieniały się twarze ludzkie. Zobaczyliśmy jeszcze, że jeden pan machnął chorągiewką z radości, że już odjeżdżamy.

Maszyna skoczyła odrazu z miejsca na pierwszym biegu. Ziuuuuuu—kilkanaście metrów— drugi bieg — jeden słup, drugi słup trzeci słup — trzeci bieg — teraz już wysoki ton obrotów wyje wyje wyje — grzrzrzrz ciach — czwarty bieg — poszła!!! Z impetu jeszcze zarzuciło trochę i już grzmi karetka na równej drodze słup, drzewo, słup, drzewo, drzewo, pas



Flirt ze zwycięzcą. Mira Zimińska w rozmowie z dr. Früblingiem po skończonym wyścigu

zielonej trawy i białe kamienie po bokach raz dwa trzy cztery droga przemienia się w jedną gładką strugę, która się z szalonym impetem wlewa między przednie błotniki, jak w czarny pysk młyna. Pod drżącą maską z lśniącej kremowej blachy wirują koła młyńskie wysokim zgrzytem żują miażdżą twardy strumień szosy wypluwają za plecami biały tuman pyłu, ale to jest tylko przypuszczenie, bo nie sposób się odwrócić w tył. Droga przykuwa oczy z magiczną siłą. Niechby teraz tam — pod tem drzewkiem — opona trzasła — ale już drzewka niema już jest inne, teraz zakręt — co za nim? — samym skrajem równiutko jakby cyrklem objechał — już za zakrętem — gazu! — teraz pod górkę fiuuuuu — gazu!! — już na szczycie zdaleka między dwoma słupami przeciągnięty trzepoce biały łachman: finish! — gazuuu!!! — ludzie po obu stronach ciemna ściana z białem pasem twarzy. Gazuuuuu!!!!! — już nad głowami trzepnęło — wysoki ryk motoru spada o dwa tony — coraz wolniej—jeszcze paręnaście metrów—

Normalnem tempem zajeżdżamy na boczną dróżkę, za



Tadeusz Winicki z kierownikiem literackiem wyścigowej limuzyny – Marjanem Hemarem

trzynaście samochodów, które przyjechały przed nami, licząc za dwa samochody Hanomaga, ponieważ ma dwa fronty, lub, jeśli kto woli, dwa tyły i którędy jedzie, to jedzie naprzód, chyba, że jedzie w bok, wtedy Bóg z nim.

Korzystając z wolniejszego tempa chciałem się wziąć do lektury, ale Winnicki polecił mi wysiąść, bo powiedział, że już po wszystkiem. Myślałem, że nieprawda, ale się przysięgał. Kiedyśmy wysiedli powiedziała nam komisja, że jechaliśmy stopięćdziesiąt, albo dwieście kilometrów na godzinę. Mrugałem na Winnickiego znacząco, że tak sobie z nas żartują, bo przecie żadnych dwieście kilometrów, tylko pięć i żadna godzina, a jak się rzeczywiście pokazało dwie minuty 43 sekundy, ale się Winnicki nie domyślił, dlaczego mrugam i odrazu mnie posądził, żemi coś w oko wpadło, a kiedy twierdziłem, że nie, powiedział, że się wstydzę przyznać. Niech mnie obgaduje i tak on dostał nagrodę, nie ja, chociaż każdy kto nie jest kompletny laik, przyzna mi, że sam kierowca to jeszcze nie wszystko...

Poszliśmy zaraz do bufetu, żeby nie tracić czasu, bo już bardzo przejąłem się tempem automobilowego życia. Przed nami dwa najlepsze czasy dnia zajęły już dwie wyścigówki Bugatti — młody dr. Fruehling z Krakowa, o którym b. dowcipnie wyraziłem się, że tak szybko jechał, że przejechał już, jako dr. Sommer i dr. Vetterli, o którym nie wyraziłem się, bo nazwisko do dowcipu mniej się nadające.

Teraz dzwonek — czekamy z zainteresowaniem na Szwarcsteina, który wyjechał na prawdziwym smoku — osiem cylindrów z kompresorem. Tymczasem mijają dwie minuty, trzy minuty, sześć minut — nic. Zaczęły się już pogłoski, że może przejechał, ale tak szybko, że nikt nie zauważył, kiedy nagle zjawił się i Szwarcstein. Przejechał bardzo wolniusieńko metę i wymachiwał w powietrzu zapałkami, żeby dać do zrozumienia, że mu właśnie nawaliła ta świeca. Wtajemniczeni twierdzą, że wcale żadna świeca. Szwarcstein robił p o d o b n o stoosiemdziesiąt na godzinę, kiedy mu znienacka wpadło na myśl, że dżentelmen się nigdy nie śpieszy. I rzeczywiście poczekaliśmy i potem zaraz wszyscy poszli do bufetu na wódkę.

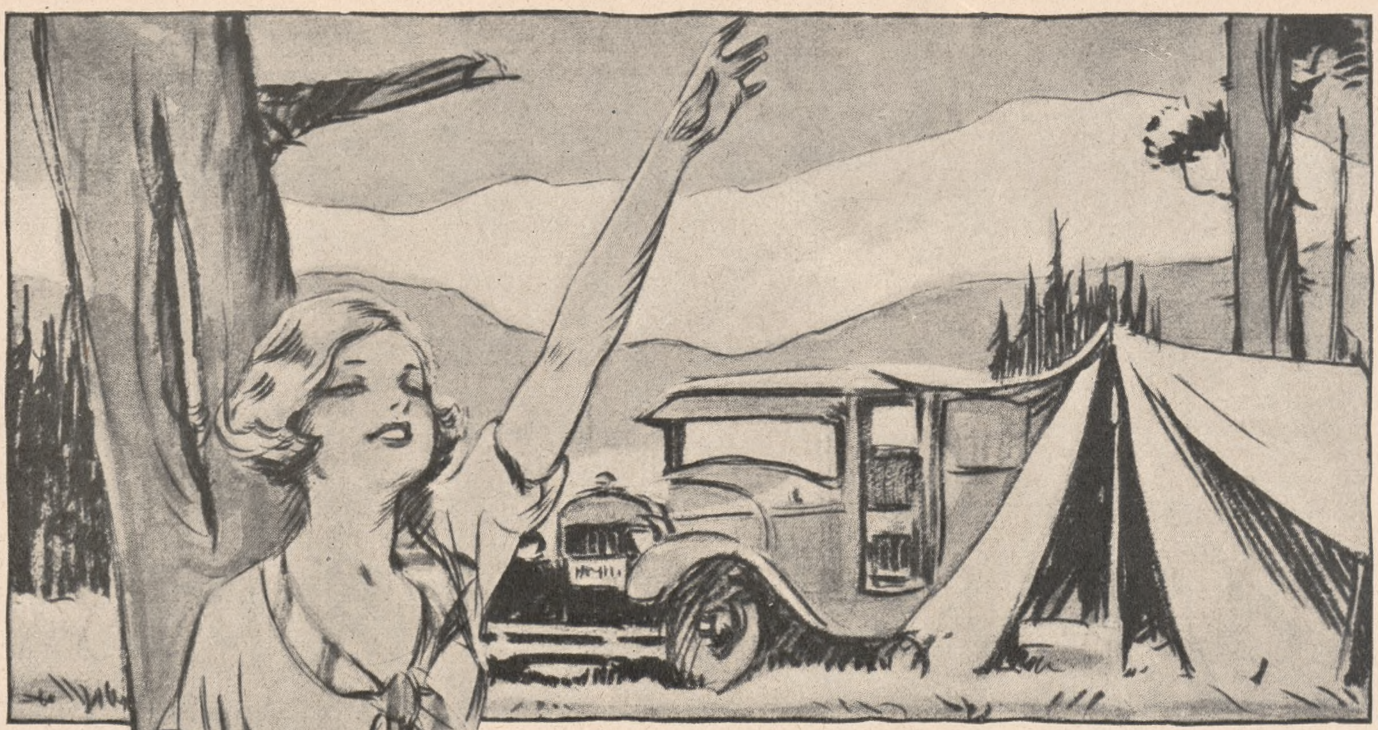
Kiedy przyszedłem do siebie była już szósta wieczorem i to na drugi dzień. Podobno w międzyczasie było rozdanie nagród, przyczem Szwarcsteinowi stała się gorzka krzywda, bo powinien był dostać nagrodę, nie za stojący start, ale za jedyny *stojący finish* a tymczasem nie dostał. Ale nagroda dla niego była już przedtem przygotowana i nie wypadało, żeby została, więc otrzymał ją Polski *Perot**), za którego w totalizatorze płacono 800 po francusku, skutkiem czego była wielka zabawa w «Grandzie», osobiście nie jestem jednak tego wszystkiego pewny. Z jedym faktem należało się mimo wszystko pogodzić a mianowicie z tem, że już był poniedziałek. Wyjechaliśmy do Warszawy, a jedyną ofiarę wyścigu, p. Mirę Zimińską wzięliśmy na nasz samochód. Nikt z nas nie znał dobrze drogi, ale na szczęście p. Zimińska miała z sobą mapę i dyktowała, którędy trzeba jechać i wkrótce b. dobrze już się orjentowała, dzięki temu zawróciliśmy jeszcze przed samym Radomiem.

Tuż przed Wilanowem przypomniałem sobie, że wielka szkoda, że się w Łodzi nie zaprzyjaźniłem z p. Fordem, który przyjechał do Łodzi na wyścigi, najlepszy dowód, że widziałem jego auto przed hotelem. Wcalebym się nie dziwił, gdyby się okazał miłym człowiekiem. Wszyscy automobiliści, których znam i poznałem są najmilszymi ludźmi. Najwidoczniej wpływa na nich bardzo dodatnio ten wyjątkowy sport. Muszę bowiem przyznać: Bardzo miły sport. Bardzo miły i bardzo przyzwoity. I bardzo tani.

---

*) 6 cyl., 20/40/100 FM (Fuksy Motorowe).


WYŚCIGI W ŁODZI DNIA 20 MAJA 1928 ROKU
DYSTANS 5 KLM. START – Z MIEJSCA (BEZ ROZBIEGU)
3 NAGRODY ZDOBYŁY SAMOCHODY
BUGATTI
Najlepszy czas dnia – 2m 9 3/5 sek.
Dr Bronisław Fryling
BUGATTI
Drugi czas dnia – 2m 20 sek.
Dr R. Vetterli
BUGATTI
Najlepszy czas kateg. turystycznej,
czwarty czas dnia, nagroda dla limuzyn
Tadeusz Winnicki
BUGATTI
KRAKOWSKA SPÓŁKA AUTOMOBILOWA





CAMPING

Camping ⟨obozowanie⟩ jest specjalną formą życia, znajdującą zastosowanie w każdym kraju, w którym ujawnia się szalony kontrast w życiu codziennem wielkich miast i ubogo zabudowanych przestrzeni wiejskich.

W Ameryce camping jest jednym z najistotniejszych czynników życia mieszczuchów, rezultatem czego jest zupełnie realne skonstatowanie faktu, że żaden z narodów nie zdołał tak doskonale zakonserwować swej młodości, jak Amerykanie. Dawne parogodzinne wycieczki za miasto, przeistoczył amerykanin w «camping-trips» i korzysta z każdej wolnej chwili, aby umknąć z rozpalonych murów wielkomiejskich.

Głównym bodźcem do życia obozowego Ameryki była niezwykła popularyzacja auta. Jako pierwszą potrzebę życiową uważać należy zupełną swobodę w przenoszeniu się z miejsca na miejsce. Camping nie jest letniskiem, ani też wycieczką zwykłą do pewnego określonego miejsca, gdzie wiadomo, że się znajdzie schronienie. Camping ma tę nadzwyczajną zaletę, że jest się w możności zmieniać dowolnie cel podróży według własnego widzimisię; morze, albo góry; las, albo łąki. Ameryka zużywa wiele siły i energji dla idei obozowania, a ostatnio nawet utworzyły się specjalne przedsiębiorstwa, które z iście amerykańskim sprytem zajmują się wyłącznie organizowaniem «camping-trips».

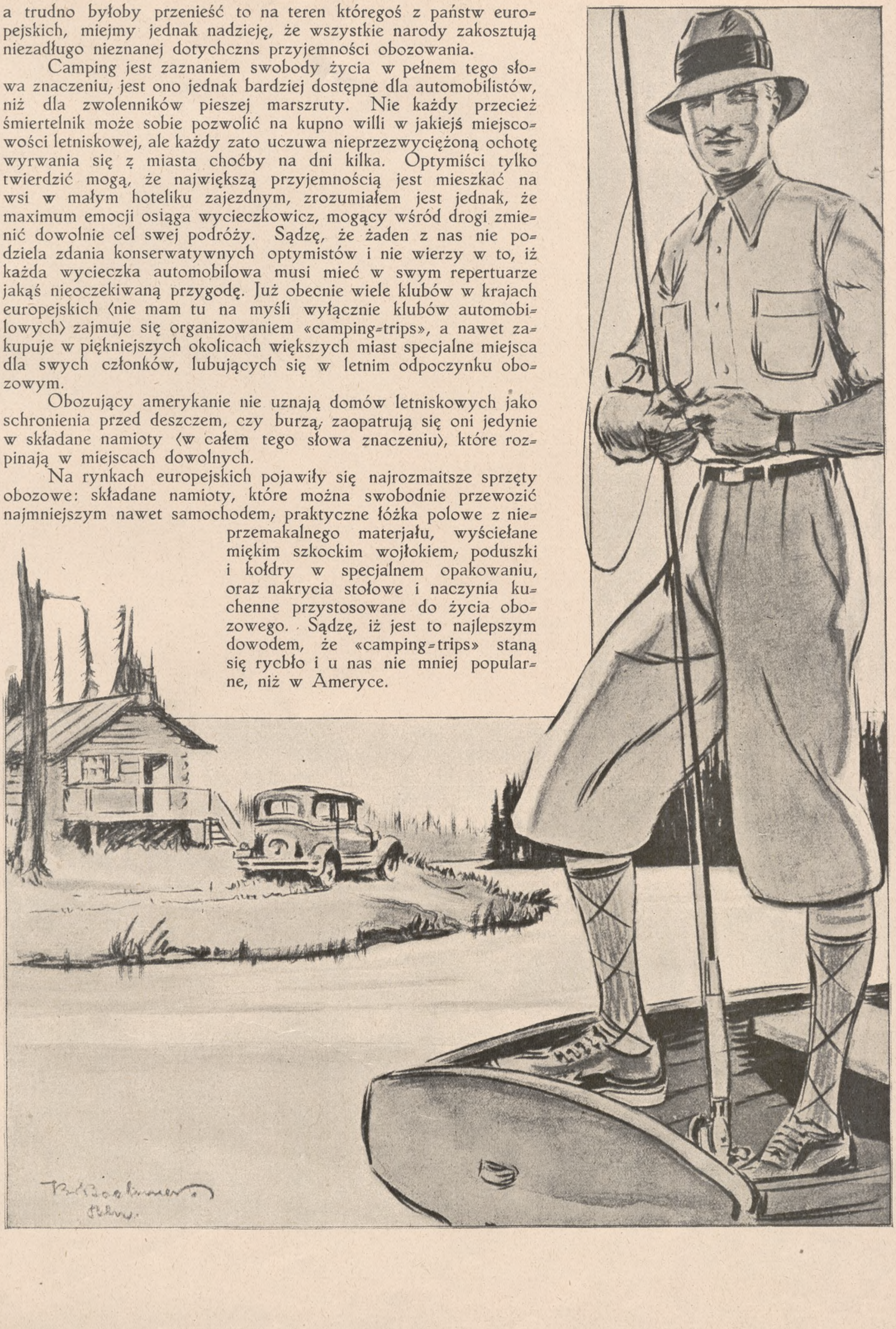
Należy zaznaczyć, że ilość obozujących aut w Ameryce obliczyć można na 15.000.000 rocznie; biorą one udział mniejwięcej w 10.000 «camping-trips» i przewożą około 100 miljonów wycieczkowiczów. Jest to oczywiście objawem całkiem naturalnym w warunkach amerykańskich,

a trudno byłoby przenieść to na teren któregoś z państw europejskich, miejmy jednak nadzieję, że wszystkie narody zakosztują niezadługo nieznanej dotychczns przyjemności obozowania.

Camping jest zaznaniem swobody życia w pełnem tego słowa znaczeniu; jest ono jednak bardziej dostępne dla automobilistów, niż dla zwolenników pieszej marszruty. Nie każdy przecież śmiertelnik może sobie pozwolić na kupno willi w jakiejś miejscowości letniskowej, ale każdy zato uczuwa nieprzezwyciężoną ochotę wyrwania się z miasta choćby na dni kilka. Optymiści tylko twierdzić mogą, że największą przyjemnością jest mieszkać na wsi w małym hoteliku zajezdnym, zrozumiałem jest jednak, że maximum emocji osiąga wycieczkowicz, mogący wśród drogi zmienić dowolnie cel swej podróży. Sądzę, że żaden z nas nie podziela zdania konserwatywnych optymistów i nie wierzy w to, iż każda wycieczka automobilowa musi mieć w swym repertuarze jakąś nieoczekiwaną przygodę. Już obecnie wiele klubów w krajach europejskich (nie mam tu na myśli wyłącznie klubów automobilowych) zajmuje się organizowaniem «camping-trips», a nawet zakupuje w piękniejszych okolicach większych miast specjalne miejsca dla swych członków, lubujących się w letnim odpoczynku obozowym.

Obozujący amerykanie nie uznają domów letniskowych jako schronienia przed deszczem, czy burzą; zaopatrują się oni jedynie w składane namioty (w całem tego słowa znaczeniu), które rozpinają w miejscach dowolnych.

Na rynkach europejskich pojawiły się najrozmaitsze sprzęty obozowe: składane namioty, które można swobodnie przewozić najmniejszym nawet samochodem; praktyczne łóżka polowe z nieprzemakalnego materjału, wyściełane miękim szkockim wojłokiem; poduszki i kołdry w specjalnem opakowaniu, oraz nakrycia stołowe i naczynia kuchenne przystosowane do życia obozowego. Sądzę, iż jest to najlepszym dowodem, że «camping-trips» staną się rychło i u nas nie mniej popularne, niż w Ameryce.



ZJAZD GWIAŹDZISTY

Wielce popularna w krajach zachodniej Europy instytucja zjazdów gwiaździstych była w Polsce dotychczas w stanie embrjonalnym. Automobiliści stawali do tych zjazdów w bardzo nieznacznej ilości, zaś szerszy ogół nie był informowany o tych zjazdach prawie wcale.

Rok bieżący jest w tej dziedzinie przełomowy. Do zjazdu gwiaździstego zgłosiła się, jak na nasze stosunki, rekordowa ilość — 123 maszyny. Bodźcem do tak licznego udziału było dążenie stołecznego klubu do zabrania nagród klubowi Krakowskiemu, który w dotychczasowych zjazdach zajmował pierwsze miejsca.

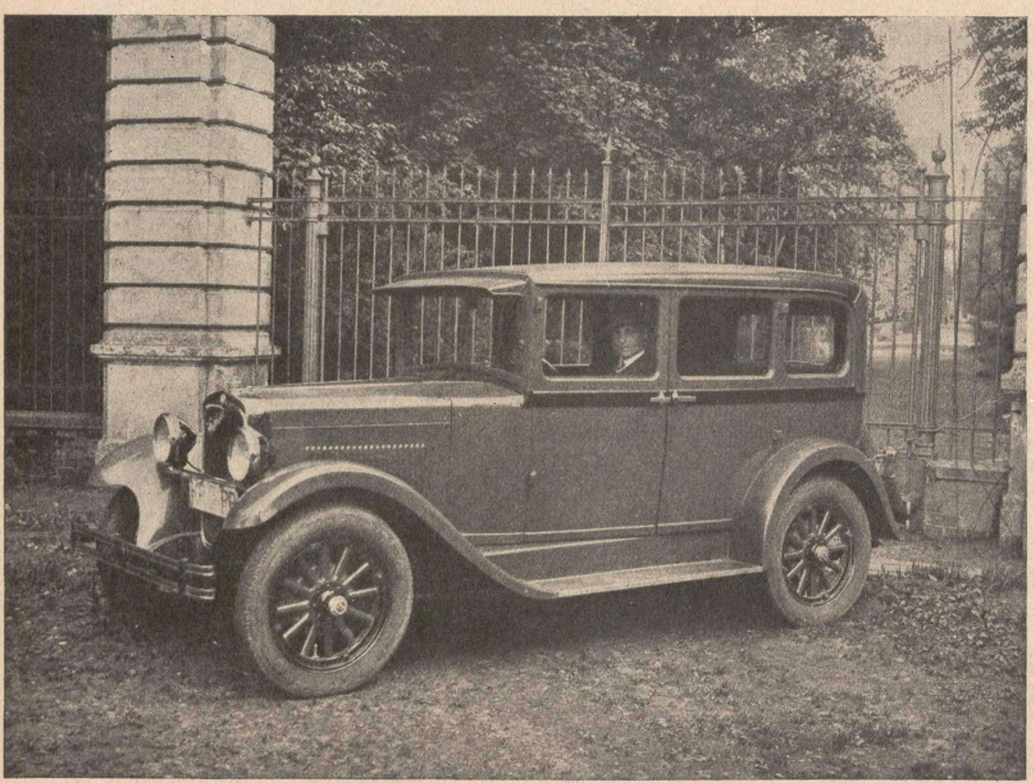


Samochód polski „Stetysz", mimo bardzo licznej konkurencji pierwszorzędnych samochodów marek zagranicznych uzyskał III nagrodę podczas zjazdu gwiaździstego, wykazując pierwszorzędne walory konstrukcyjne. Stoją od lewej do prawej: Ks. Czetwertyński, szofer Nowicki Hr. Stefan Tyszkiewicz (konstruktor wozu) i p. Gorzeńcki Ostroróg.

Wyruszyły też z Warszawy o północy w dniu 19 maja r. b. aż 22 maszyny. Większość maszyn podążyla na szosy województw poznańskiego i pomorskiego, licząc na uzyskanie największej przeciętnej chyżości. Doświadczenie wykazało, że założenie to niezawsze było słuszne. Jazda po krętych szosach pomorskich, częste przejazdy przez osiedla ludzkie, meldowanie się na posterunkach policyjnych — wszystko to zabierało dużo czasu i nie sprzyjało szybkiej jeździe. Indywidualny zwycięzca zjazdu p. Zychoń z Krakowa na maszynie Studebaker, tem niemniej przebył na drodze Warszawa-Poznań-Tczew-Kalisz-Łódź 1080 klm., zdobywając największą ilość punktów, a przez to i pierwszą nagrodę. Drugą nagrodę otrzymał p. Pesche z Automobiklubu Łódzkiego na Austro-Daimlerze, zaś trzecia została podzielona pomiędzy panią Hallerową na Lancii, a p. Stefanem Tyszkiewiczem na Stetyszu. Poza zaletami maszyny oraz umiejętnością kierowania p. Tyszkiewicz w części zawdzięcza dodatni wynik doskonale obranej trasie. Droga jego prowadziła z Warszawy do Łodzi przez Baranowicze po szerokich, niezaludnionych szosach kresowych.

Nadmienić wypada, iż mimo licznego udziału i doskonałych wyników sportowych (kilkanaście wozów przebyło ponad 1000 klm.) kroniki nie zanotowały żadnego wypadku nieszczęśliwego, zaś wszystkie maszyny przyszły do Łodzi bez poważniejszych defektów. Jeżeli się jednak zważy warunki w jakich obdywa się zjazd gwiaździsty próba zarówno dla maszyn, jak i dla kierowców była bardzo ciężka. Forsowna jazda na przestrzeni 1000 klm. bez minimalnego wypoczynku z robotą przy kołach podczas przymusowych postojów wymagała olbrzymiej sprawności fizycznej i rutyny.

Ten jednorazowy wysiłek był doskonałą próbą sił przed międzynarodowym raidem, który się rozpocznie 17 czerwca i przewiduje jazdę na przestrzeni 3116 klm. W obecnych warunkach konstrukcji podwozi i silników zgóry przewidzieć można, że wszystkie maszyny wytrzymają próbę, decydować zatem będzie ilość punków dodatnich, o które będzie toczyła się walka zacięta w przeciągu tygodnia raidowego.



Na tym samochodzie „Erskine" (Studebaker) przebył pan Żychoń trasę Zjazdu Gwiaździstego 1080 klm., zdobywając pierwszą nagrodę, co przy udziale stu kilkudziesięciu maszyn nie było rzeczą łatwą. Zarówno p. Żychoń, jak i jego maszyna chlubnie zdali egzamin.

AMERYKAŃSKA FABRYKA W POLSCE

wywiad z p. Witoldem Pawłowskim, Dyrektorem Naczelnym General Motors w Polsce.

Dla ludzi, zdających sobie sprawę z doniosłości rozbudowy przemysłu samochodowego, prawdziwą rewelacją jest wiadomość o powstaniu w Polsce zakładów General Motors Corporation. By przekonać się naocznie, jedziemy na ulicę Wolską pod 103.

Na miejscu wre praca. Spokojna, systematyczna, scentralizowana. Dwie olbrzymie sale, pełne ludzi, w skupieniu wykonujących swoje czynności. Dobór najnowszych typów maszyn do liczenia, pisania, powielania świadczy o dążeniu dyrekcji do uproszczenia pracy. Ogólne wrażenie mocne — typowa amerykańska organizacja.

Przedstawiony jestem dyrektorowi. Silny uścisk dłoni i przyjemny uśmiech Amerykanina. Bo okazuje się, że p. Pawłowski urodzony i wychowany jest w Ameryce, gdzie zdobył wyższe wykształcenie i wybitną fachowość. Ostatnie trzy lata zajmował odpowiedzialne stanowisko w General Motors w Londynie, skąd został przysłany do Warszawy.

Ze słów p. Pawłowskiego dowiaduję się ciekawych rzeczy. A więc General Motors jest koncernem-olbrzymem, który obejmuje na terenie Stanów Zjednoczonych przeszło 70 fabryk automobilowych i części, oraz 20 fabryk, rozproszonych na całej kuli ziemskiej. Olbrzym ten zatrudnia 250.000 pracowników i 18.000 agentów głównych, z których każdy znów zatrudnia przecietnie 25 sub-agentów, czyli ogółem około 650.000 ludzi. Jeśli weźmiemy pod uwagę ich rodziny, otrzymamy liczbę 2.500.000 osób, którym General Motors zapewnia egzystencję.

Ogólna produkcja koncernu wyniosła w r. 1927 1.554.577 wozów, a w roku bieżącym wyniesie przeszło 2.000.000. Inwestycje dokonane w ciągu ostatnich trzech lat przekroczyły 320.000.000 dolarów.

Zapytany o zamiarach General Motors na Polskę, p. Pawłowski powiedział: Popyt na nasze samochody stale wzrasta we wszystkich częściach świata, jak również w Polsce. Nasze Buicki, Chevrolety, Cadillac'ki i inne wozy pasażerskie, jak również ciężarowe cieszą się tutaj od szeregu lat ogromnem wzięciem. W każdym kraju, który importuje dużą ilość naszych automobilów, dając tem dowód



Ove K. Winding, Dyrektor Sprzedaży General Motors w Polsce



Witold Pawłowski, Dyrektor Naczelny General Motors w Polsce

zaufania dla naszych produktów, otwieramy fabrykę, aby udostępnić jaknajszerszym sferom możność ich nabycia. Działalność nasza opiera się na zasadzie kooperacji z czynnikami lokalnemi, a nie na konkurencji z niemi, a więc współpraca z przemysłowcem, kupcem i robotnikiem krajowym, w danym wypadku z polskim.

Przemysł amerykański poza naturalną chęcią zysku-podkreślam: zysku, a nie wyzysku-posiada jeszcze ambicję tworzenia. Powiem panu w kilku słowach, czegośmy dokonali już gdzieindziej np. w Danji.

Przybyliśmy tam przed czterema laty. Rozpoczęliśmy montowanie samochodów początkowo Chevrolet, a następnie innych. Sprowadzaliśmy ze Stanów Zjednoczonych tylko te części, których nie było na miejscu. Samochody kalkulowały się taniej, niż importowane w całości, albowiem niższe jest cło od poszczególnych części, niż od całych wozów. Wkrótce zaczęliśmy produkować karoserje, co znów obniżyło koszta. Następnie stała się rzecz bardzo ważna. W miarę rozwoju naszej działalności coraz mniej części musieliśmy sprowadzać z zagranicy, gdyż przemysł krajowy zaczął dostosowywać się do nas i produkować to co było nam potrzebne i odpowiadało pod względem jakości. Po trzech latach doszliśmy do tego, że 55% naszych zapotrzebowań, a szczególnie w dziedzinie rąk roboczych, uskuteczniališmy na miejscu. Jakie są tego rezultaty nie trudno się domyśleć. Rozwinęła się krajowa gałęź przemysłu samochodowego, co wpłynęło nie tylko na potanienie samochodów, lecz dało zatrudnienie tysiącom pracowników krajowych, zwiększając przez to ogólny dobrobyt kraju.

W roku 1924 Danja miała zaledwo kilkanaście tysięcy samochodów, dzisiaj ma ich przeszło 70.000. W pierwszym roku naszej działalności wyprodukowaliśmy 3000 samochodów, a w roku 1927 już 20.000. Produkcja nasza w Danji tak się rozwinęła, że rynek duński stał się dla niej zbyt szczupły, w rezultacie czego produkujemy już tam na eksport, do Szwecji, Norwegji, państw bałtyckich i Polski. Zrozumie pan jak dodatnio musiało odbić się to na bilansie handlowym Danji. Pozatem liczba zatrudnionych przez nas

tam pracowników stale się zwiększa tak wskutek rozwoju naszej działalności, jak i wskutek tego, że w miarę specjalizacji pracowników krajowych, korzystamy wyłącznie z ich usług. Wprawdzie naczelne kierownictwo pozostaje w rękach amerykańskich, ale tylko do czasu zupełnego wyspecjalizowania się ludzi, mogących kierować naszem przedsiębiorstwem.

Po tej samej linji zamierzamy pójść w Polsce. Utworzyliśmy fabrykę, w której narazie będziemy montowali samochody Chevrolet pasażerkie i ciężarowe. W miarę jednak specjalizowania się pracownika polskiego i rozwoju warunków ekonomicznych w Polsce będziemy również montowali samochody innych marek General Motors. Mamy nadzieję, że w ciągu kilku lat uda się nam stworzyć tu nietylko tyle, ile w Danji, lecz znacznie więcej, biorąc pod uwagę rozmiar zapotrzebowania w kraju o 30 miljonowej ludności. Ostatnie dwa lata stabilizacji i wspaniałego rozwoju warunków gospodarczo-finansowych w Polsce, oraz polska pracowitość i wytrwałość, którą mieliśmy możność poznać w Stanach Zjednoczonych, gdzie żyje i dzielnie pracuje blisko 4 miljony Polaków, daje wszelkie gwarancje, iż nie pomylimy się w naszych nadziejach i przewidywaniach.

— A drogi? — zapytałem — General Motors liczy się z tem, że złe drogi w Polsce wpływają ujemnie na rozwój automobilizmu?

— O ile Polska ma dzisiaj złe drogi, samochód uczyni je dobremi. Bo trzeba wiedzieć, że nie dobre drogi tworzą automobilizm, lecz odwrotnie, automobilizm tworzy dobre drogi. Jeżeli Stany Zjednoczone, Anglja, Francja i Niemcy mają tak wspaniałe drogi, to zawdzięczają to jedynie szybkiemu rozwojowi automobilizmu. Dalej, łatwość komunikacji przyczynia się niezmiernie do podniesienia ogólnego dobrobytu i przenikania kultury do najdalszych zakątków Państwa. Jeżeli Stany Zjednoczone są dziś tem, czem są, to w dużej mierze zawdzięczają to niezmiernej łatwości komunikacyjnej.

Ażeby Polska stała się potężnym organizmem, pulsującym intensywnem życiem, musi mieć dobre drogi i dobre środki komunikacyjne. General Motors da Polsce dobre i tanie automobile, które zkolei pociągną za sobą budowę potężnej sieci doskonałych dróg.

AMERYKAŃSKI KOLOS AUTOMOBILOWY

«Rzut oka na program, metodę i pracę «General Motors Corporation», największego w świecie koncernu samochodowego.

Rozmach industrji amerykańskiej olśniewa. Fantastyczne cyfry produktów, rzucanych na rynki, rąk pracy zajętych przy ich wytwarzaniu, kapitałów włożonych w maszyny, narzędzia produkcji i zbytu w reklamę przerastają wszystko, co kiedykolwiek biedna wyobraźnia poety (europejczyka!) mogła sobie wymarzyć. Praca niezmordowana, wytężona, ujęta w żelazne karby racjonalnej organizacji — «maximum wydajności — minimum wysiłku» — przynosi U. S. A.



Główne biura i laboratorjum badań General Motors Corporation, Detroit, U. S. A.
Największy budynek biurowy w świecie

zasłużoną palmę pierwszeństwa na wszystkich niemal polach wytwórczości.

Jednym z przykładów takiego niesłychanego rozmachu energji, pracy i kapitału służyć może największa na świecie fabryka automobilów — «General Motors Corporation», która obecnie otwiera oddział w Polsce. Krążące po ulicach Warszawy taksówki «Chevrolet», wytworne «Oaklandy», wspaniałe «Buicki», potężne i piękne w linji «Cadillaci» oraz mniej znane u nas cztery typy maszyn «La Salle», «Pontiac», «Oldsmobile», i «Vauxhall» oraz wozy ciężarowe Chevrolet, G. M. C. — wszystko to produkty «General motors corporation».



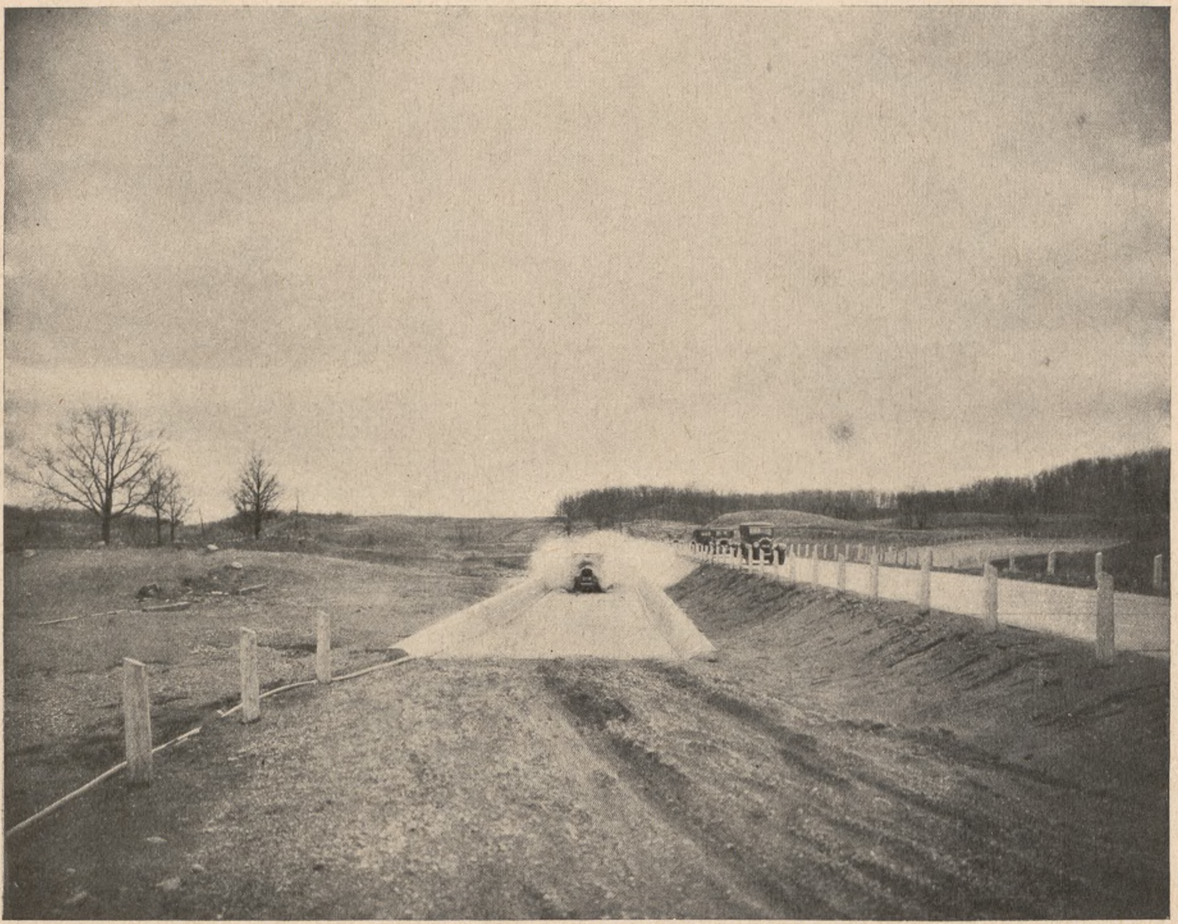
Alfred P. Sloan, Prezydent General Motors Corp., Detroit, U. S. A.

«General motors» produkuje tygodniowo przeszło 40.000 wozów co stanowi 50% produkcji amerykańskiej; co trzeci samochód krążący po powierzchni kuli ziemskiej jest wytworem tej fabryki. Ciekawe są szczegóły dotyczące działalności tego kolosa nowoczesno-urbanistycznej powieści.

Zakłady, warsztaty i biura «General motors» zatrudniają 250.000 pracowników. W stu czterech państwach wytwórnia ma swe oddziały. Aktywa przedsiębiorstwa dochodzą do zawrotnej cyfry — 10.298.873.431 złotych. Pasywa równają się zeru. W roku 1926 zakłady «General motors» wyprodukowały i sprzedały przeszło 1,200.000 aut, a w roku 1927 przeszło 1.550.000.

O zyskach udziałowców świadczyć mogą następujące cyfry: W roku 1927 wypłacono tysiącom akcjonarjuszy przeszło 800,000.000 złotych w gotówce. Suma ogólna zysków wynosiła 2.300.000.000 złotych. Ogólna wartość udziałów General Motors przekracza dwa miljardy dolarów!

Hasło wytwórni — »You get more for less money, when you buy a General Motors car« — (otrzymujesz więcej, płacąc mniej, kiedy kupujesz auto marki «General Motors») — zostało w zupełności zrealizowane i temu zawdzięczają zakłady «General Motors» swe pierwsze miejsce w wszechświatowej produkcji automobilowej. Oczywiście przedsiębiorstwo tak gigantycznych rozmiarów, jak «General Motors» pochłaniać musi kolosalne ilości surowców i półfabrykatów, które przeszedłszy przez niezliczone ilości rąk, i trybów zamieniają się w końcu na lśniące wytworne «Chevrolety» albo «Buicki» itp. Oto kilka cyfr — w przeciągu jednego tylko roku zużyły zakłady «General Motors» przeszło 8.300 wagonów stali, 1.600.000 tysięcy kilometrów drutu miedzianego, przeszło 4.500.000 litrów farby i lakieru.



Fragment z 1245 akrowego Terenu Prób, na którym typy samochodów General Motors, mające być wprowadzone do produkcji, poddane są 136 próbom. Przejazd przez wodę

Takie olbrzymie ilości zużywanych materjałów są najlepszym dowodem, że zakłady «General Motors» mogą nabywać najlepsze materjały po najniższych cenach, co prowadzi do wielkich oszczędności w produkcji, a w konsekwencji do niskiej ceny sprzedażnej auta. Lecz zapewne najtrafniejszem wytłumaczeniem faktu, że w przeciągu jednego tylko roku—1927 sprzedano 1.000.000 «Chevrolet'ów», że w chwili obecnej jest na świecie w użyciu przeszło 2.000.000 «Buicków», że inne auta «General Motors» są sprzedawane w odpowiedniej proporcji — będzie ściśle i sumiennie realizowana zasada — «You get more for less money!»

Hasło to rzucone przez założyciela «General Motors», francuza z pochodzenia Du Ponta de Nemours, który dokonał przewrotu w dziedzinie budowy karoseryj automobilowych przez wynalezienie Fabrykoidu i lakieru Duco, zostało podjęte i zrealizowane przez potężną osobistość Alfreda P. Sloana, stojąc do dziś na czele «General Motors».



James D. Money Wice-Prezydent General Motors Corp., kieruje exportem samochodów General Motors.

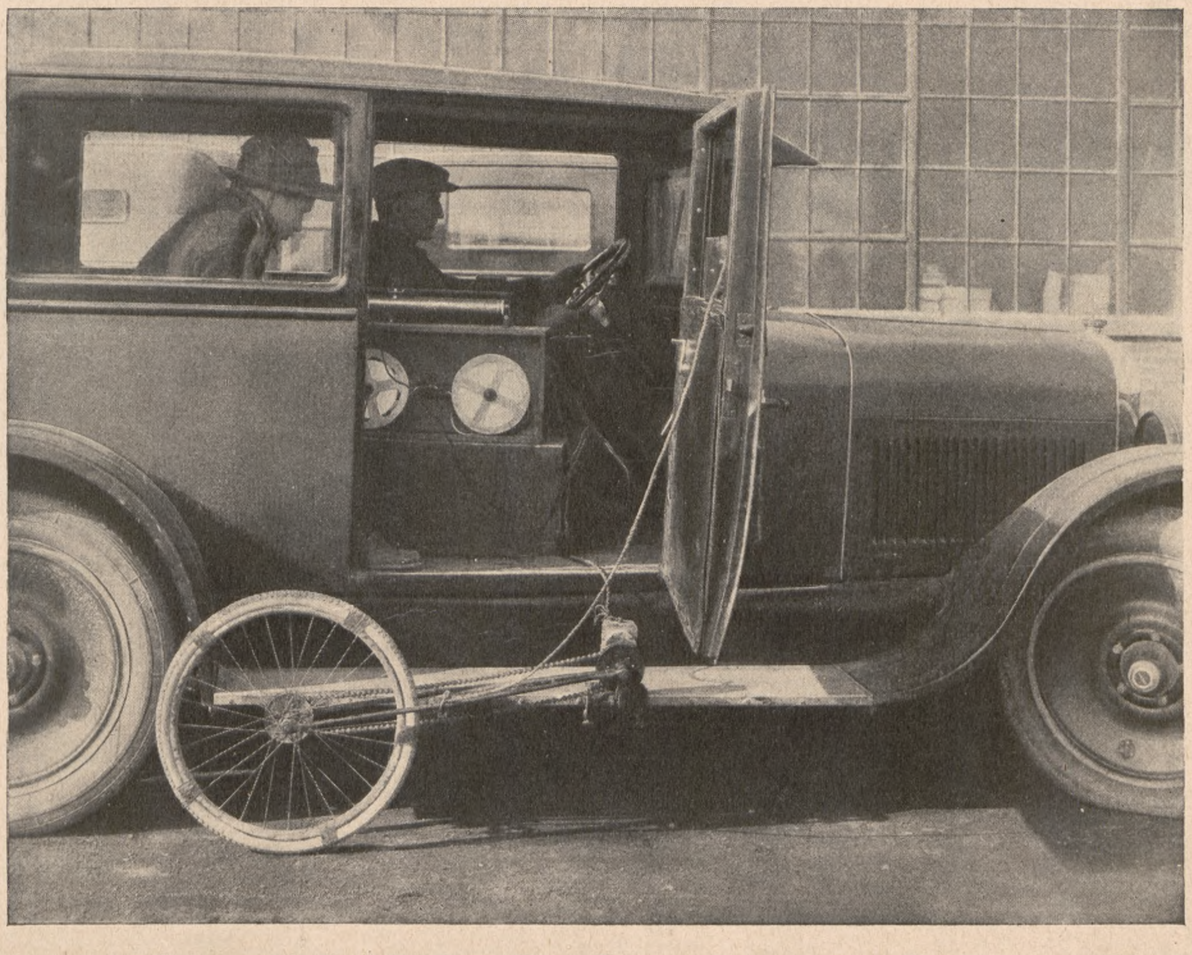
Opis metod pracy w zakładach, warsztatach i laboratorjach «General Motors» zająłby tomy, — wystarczy powiedzieć, że racjonalizacja pracy posunięta jest do najdalszych granic. Robotnik pracuje w warunkach takich, by mógł być całkowicie swą pracą zaabsorbowany; nic nie rozprasza jego uwagi, nic mu nie przeszkadza, ani jeden wysiłek mózgu czy mięśni nie ginie bezużytecznie, wszystko zastaje celowe wykorzystane.

W ciągłem dążeniu do doskonalenia swych wyrobów wytwórnia «General Motors» rozpatruje z wielką uwagą i częstokroć stosuje w praktyce nietylko projekty swoich pracowników, lecz i osób postronnych.

Olbrzymie laboratorja «General Motors» pod kierownictwem jednego z najwybitniejszych inżynierów U. S. A. — Ketteringa, pracują bez wytchnienia nad ciągłem udoskonalaniem samochodów.

Dociekania teoretyczno-naukowe idą w parze z praktyką i, dzięki temu, można było osiągnąć nieprawdopodobne wprost wyniki: zwiększono w przeciągu 18 miesięcy odporność i wytrzymałość maszyn 80-ciokrotnie. Co za wspaniałe perspektywy rozwoju!

Ale nie koniec na tem. «General Motors Corporation» posiada specjalne próbne tereny, gdzie nowy model samochodu poddaje się dalszym próbom wytrzymałości. Na przestrzeni 1245 akrów, zawierającej wszystkie możliwe rodzaje dróg do najgorszych włącznie, samochód marki «General Motors» musi przebyć drogę 40.000 km. dla wykazania



Jest to jedna z prób odbywanych na Terenie Prób General Motors. Za pomocą elektrycznego aparatu kontroluje się sprawność hamulców

swej wytrzymałości i dopiero po pomyślnym wyniku tego egzaminu (136 najróżniejszych typów przeszkód) zostaje zakwalifikowany do sprzedaży. Na tych terenach próbnych «General Motors» próbuje także samochody wszystkich innych marek, a to dla badań porównawczych i stosowania ulepszeń w swoich wozach.

W ten sposób z roku na rok samochody «General Motors» przez stosowanie najnowszych udoskonaleń podnoszą swoją klasę.

General Motors zorganizował dodatkowo General Motors Acceptance Corporation, które jest instytucją bankową, mającą na celu ułatwienie nabywcom hurtownym i detalicznym kupna samochodów na rozpłaty, przez udzielanie odpowiednich kredytów.

Instytucja ta rozpoczyna wkrótce swą działalność również i w Polsce, stosując ten sam system ułatwiający kupno, jak w Ameryce oraz innych krajach Europy.

Duszą organizacji «General Motors» jest, stojący na jej czele, Alfred P. Sloan.



Gmach General Motors w Nowym Yorku w którym mieszczą się biura Zarządu i eksportowe

Ciekawe są uwagi jego o produkcji General Motors.

Naszem hasłem jest — dać masom tani samochód luksusowy, a pozatem fabrykować wozy, których wartość i cena odpowiada różnej skali dochodów i wymagań klijenteli. A więc obok «Chevroleta» produkujemy maszyny typu «Oakland», «Cadillac», «La Salle», «Vauxhall», «Pontiac», «Oldsmobile» i «Buick». «General Motors» zwracając się do publiczności może liczyć na liczne rzesze nabywców, gdyż za cenę, której żąda za samochód, daje fabrykat bezwzględnie najlepszy z istniejących.

Oto słowa Sloana, w których streszcza się idea przewodnia «General Motors»: «Musimy wypełniać nasze zadania tak, aby praca dnia dzisiejszego lepiej była zrobiona od wczorajszej, abyśmy jutro pracowali sprawniej, aniżeli dzisiaj, aby tydzień bieżący lepszy był, niż ubiegły, a następny lepszy od obecnego, każdy zaś rok następny lepszy od poprzedniego.

Oto dewiza, której się trzymać należy, aby iść naprzód, ciągle naprzód»...



Fragment z Terenu Prób – Próba kierownicy



Fragment z Terenu Prób – Próby szybkości.

ILEKROĆ konstruktorzy General Motors dokonali nowych ulepszeń — natychmiast najpoważniejsze z nich zastosowano do samochodu Cadillac.

CAŁA potęga przemysłu amerykańskiego złożyła się na to, aby ten wielki samochód uczynić najlepszym pod każdym względem.

NAJLEPSZE w świecie warsztaty karoseryjne nadały temu samochodowi w każdej jego linji wyszukaną piękność formy.

WNĘTRZE samochodu wyekwipowane z całą starannością, uprzedzając każde życzenie najwybredniejszego znawcy.

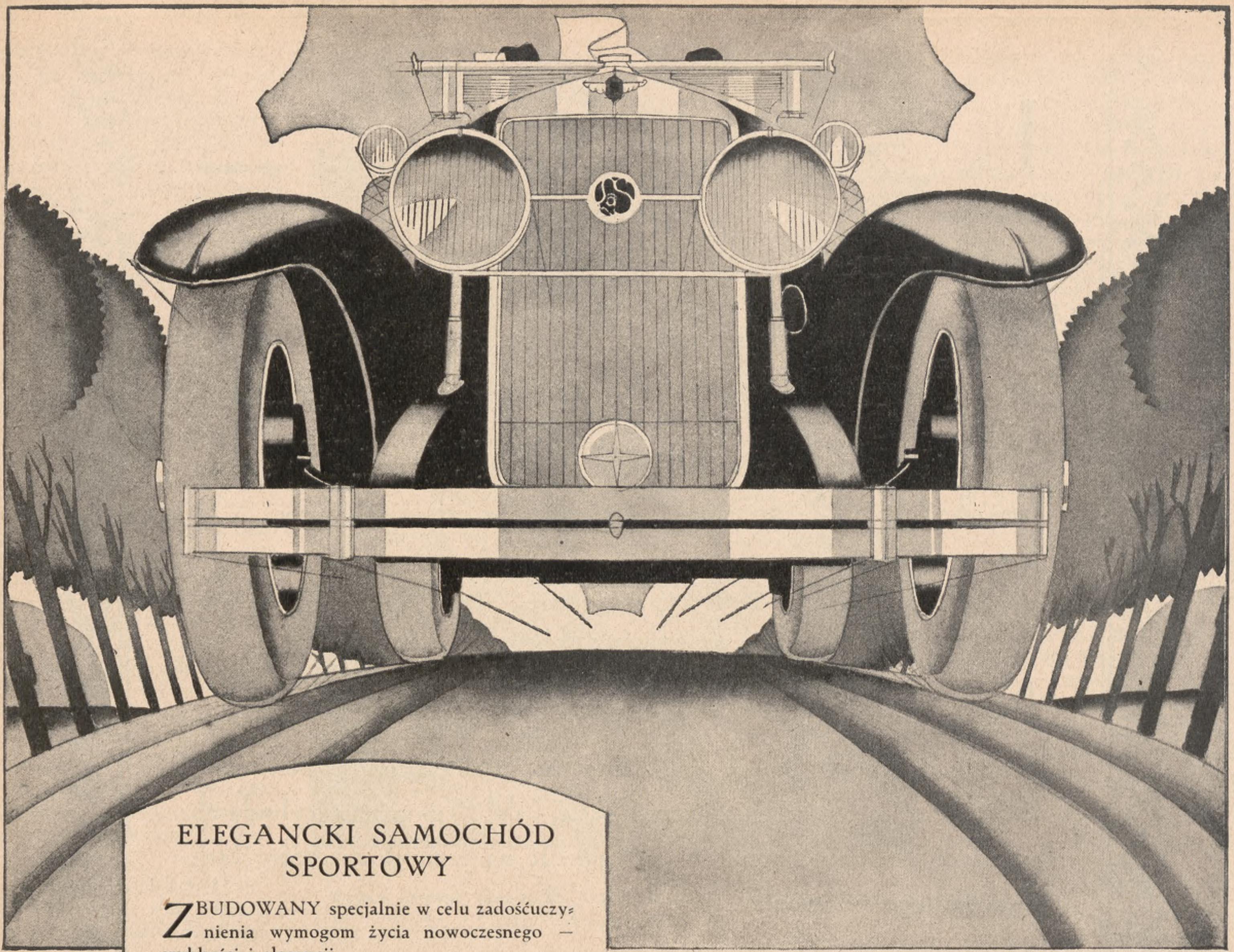
NAJZDOLNIEJSI inżynierowie stworzyli ten cudownie doskonały mechanizm ściśle dostosowany do zmienności terenów i dróg, począwszy od słynnego silnika "V" o ośmiu cylindrach ustawionych pod kątem 90° a kończąc na wszystkich szczegółach znakomitego podwozia.

BUDUJĄC nowy typ samochodu Cadillac, konstruktorzy poświęcili specjalną uwagę stosunkowi potężnego a niedosłyszalnie pracującego silnika, oraz wytwornych linji, aby stworzyć dla automobilisty możliwie największy komfort.

REZULTATEM tych usiłowań jest uznanie Cadillaca za samochód najlepszy ze wszystkich na całym świecie.

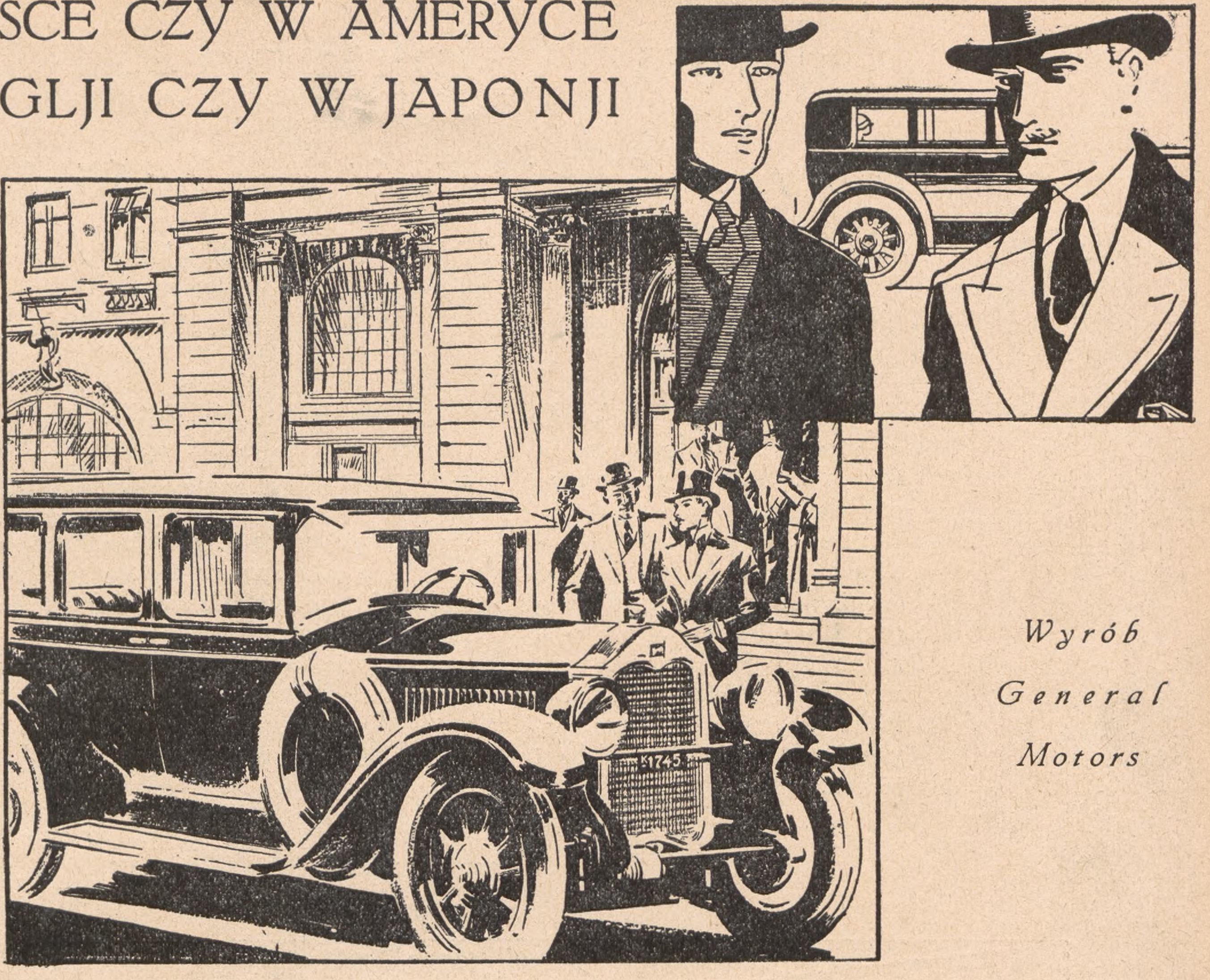
CADILLAC

FABRYKAT GENERAL MOTORS





W POLSCE CZY W AMERYCE W ANGLJI CZY W JAPONJI



Wyrób General Motors

Wszędzie oceniają ogromne zalety tego świetnego wozu wysokiej klasy

Niezwykła szybkość i siła motoryczna, pewność i trwałość niespotykana, oto przyczyny sławy Buicka na całej kuli ziemskiej.

Każdy właściciel Buicka wie, że jego wóz nadaje się do każdego celu i we wszystkich warunkach. Posiadają go ogromne rzesze lekarzy, adwokatów, kupców, bankierów i t. d. — ludzi, którzy dobrze zastanawiają się nad zaletami, wozu, zanim go kupią.

Podwozie Buicka posiada więcej trwałości i mocy, niż ktokolwiek mógłby wymagać... Można nim jeździć przez cały dzień z szybkością 110 klm. na godzinę... wóz wytrzyma to bez najmniejszego szwanku. Po przebyciu 100.000, 300.000 a nawet 600.000 klm. każdy Buick jest zawsze w dobrym stanie i zawsze służy.

Wystarczy przejechać się którymkolwiek z modeli Buicka, na szosie czy wśród największego ruchu w mieście, wystarczy przysłuchać się cichemu chodowi potężnej maszyny Buicka, by ocenić jego wartość. Potęgują zaś ją jeszcze takie zalety, jak rzadka konieczność używania przekładni, wielka zdolność przyśpieszania szybkości. Wogóle niezwykła sprawność mechanizmu tego wozu sprawia każdemu prawdziwą satysfakcję.

BUICK

GENERAL MOTORS W POLSCE — WARSZAWA

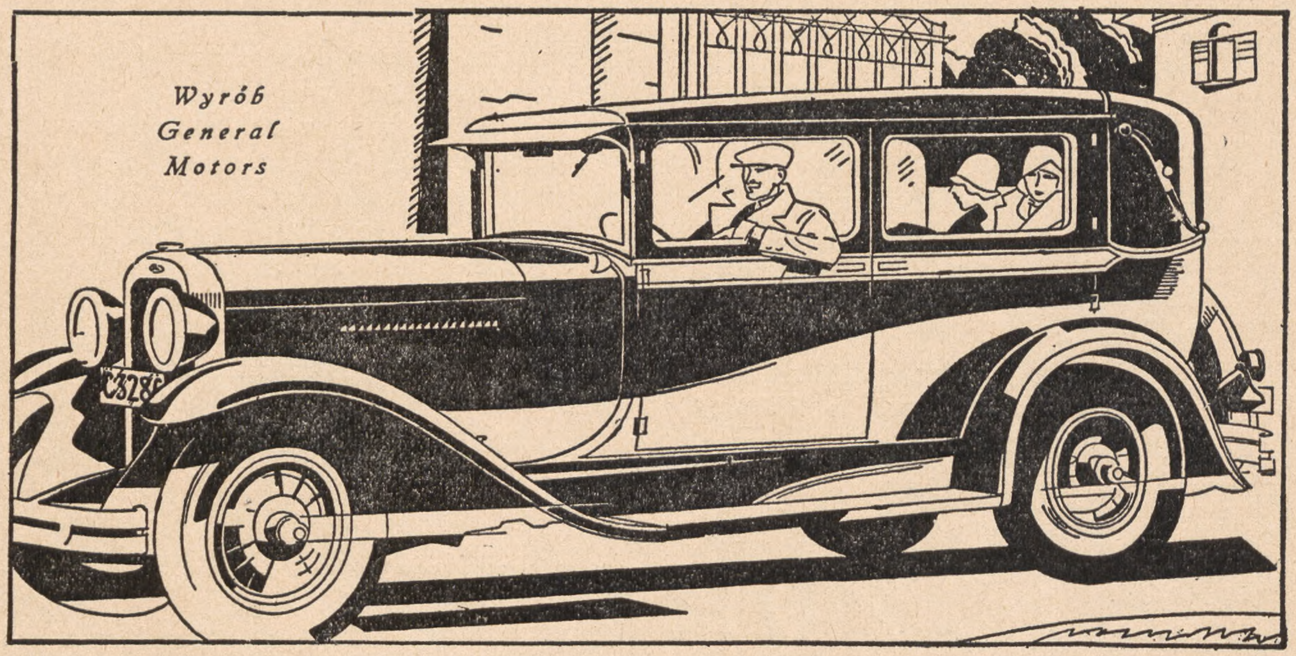
Nowoczesny wóz...

Od roku 1896 po dziś dzień Oldsmobile przoduje wszystkim samochodom.

OLDSMOBILE 1928 — to ostatni wyraz nowoczesnej techniki, posiada jednak wszystkie zalety, uwydatnione w ciągu 32 lat jego produkcji.

Długie miesiące ścisłych prób na słynnym terenie próbnym General Motors, długie miesiące wytrwałych i żmudnych badań w laboratorjach tej firmy — stworzyły ten nowy, świetny typ. Najnowszy Oldsmobile jest wozem godnym sławy General Motors. Przeszedł on próby o wiele cięższe i ryzykowniejsze od tych, na jakie go wystawić może używający go automobilista.

Jest to wóz silny i trwały pod każdym względem, sześciocylindrowy, wygodny, łatwy w obsłudze, najbardziej wyróżniający się wśród podobnych typów. Jest wozem, który można bez zastrzeżeń nazwać «cichym». Podwozie i nadwozie wyłożone jest płytkami gumowemi, a specjalne hydrauliczne amortyzatory systemu Lovejoy zapewniają wygodną i przyjemną jazdę na każdego rodzaju drodze. *Oldsmobile — to jedyny wóz w swoim rodzaju.*



OLDSMOBILE

GENERAL MOTORS w POLSCE, WARSZAWA.

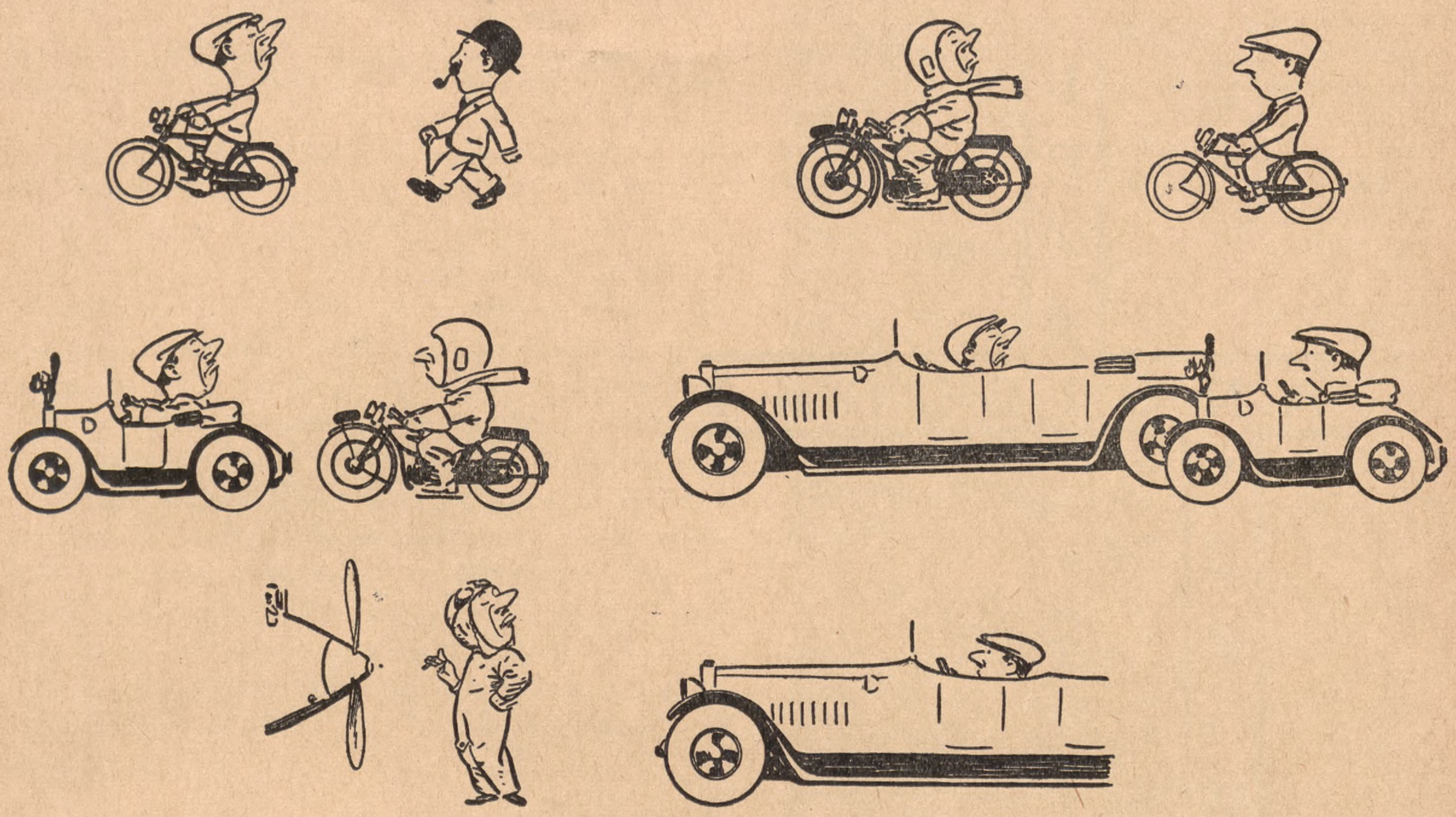
WYMOWA CYFR

Poświęcając ten numer w przeważnej części automobilizmowi, powinnibyśmy w myśl utartego zwyczaju, na wstępie poddać szczegółowym rozważaniom stopień rozwoju przemysłu samochodowego zagranicą i możność powstania tego przemysłu w Polsce. Nie chcemy jednak wślad za szeregiem pism fachowych, a nawet codziennych powtarzać wszystkie ogólnikowe argumenty i przytaczać porównania, mające nas przekonać o tem, że samochód jest nie przedmiotem zbytku, na który podatki sypią się z rogu obfitości, lecz sprzętem utylitarnym, bez którego niepodobna sobie wyobrazić współczesnego człowieka. Najbardziej dobitna jest wymowa cyfr. Przytaczamy poniżej starannie sprawdzoną tabelę, wykazującą ilość samochodów w poszczególnych krajach i stosunek tej ilości do zaludnienia i powierzchni poszczególnych krajów. Niejeden czytelnik ze zdumieniem przekona się, że np. na wyspach Hawajskich, które uważamy za siedzibę nagich tancerek i smętnych gitar, ilość samochodów niemal dwukrotnie większa jest niż w Polsce i wówczas gdy w Polsce na 1500 mieszkańców wypada jeden samochód, na wyspach Hawajskich na 6 tubylców przypada jeden samochód.

By zrozumieć dokładnie, czem jest samochód dzisiaj na globie ziemskim, radzimy uważnie przestudjować poniższą tabelę.

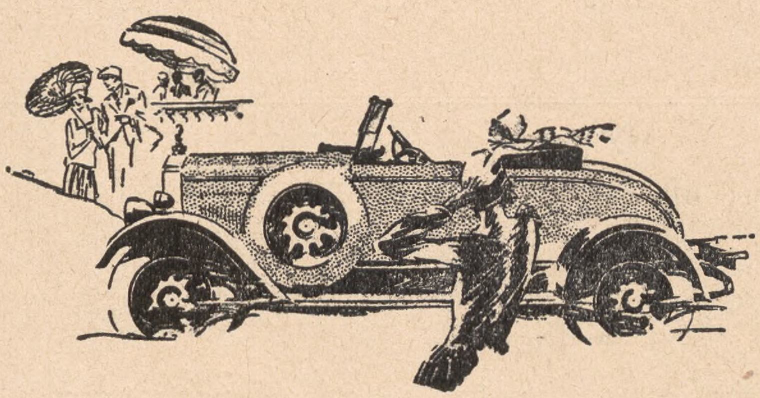
KRAJ	Ilość samochodów	Ilość mieszk. na 1 samochód	Ilość samochodów na 100 klm. powierzchni
St. Zjedn. bez Alaski	23.253.882	5,1	296
Wielka Brytańja	1.219.477	36	495
Francja	960.000	42	174
Kanada	939.479	9,3	9
Australja	464.225	12	6
Niemcy	422.300	149	89
Argentyna	241.356	42	8
Włochy	165.000	241	53
Brazylja	140.102	221	1,6
Nowa Zelandja	134.215	8,8	49
Indje Brytyjskie	117.000	2.750	2,8
Szwecja	110.500	55	24
Hiszpanja	110.000	209	21
Połudn. Afryka	100.750	70	8,8
Belgja	100.000	76	321
Danja	84.094	41	190
Holandja	74.000	100	216
Szwajcarja	53.000	74	128
Meksyk	50.000	300	2,5
Japonja	49.556	1.200	10
Kuba	45.000	69	39
Indje Holenderskie	44.394	1.130	2,3
Irlandja	44.304	72	64
Czechosłowacja	33.909	400	24
Wyspy Hawajskie	33.200	6,8	198
Norwegja	33.100	80	10
Urugwaj	31.260	53	16
Algier	30.550	190	5
Filipiny	28.975	400	—
Malakka	27.916	110	—
Finlandja	25.250	104	6
Austrja	25.163	264	29
Rosja	22.500	6.200	0,1
Egipt	20.553	670	2
Półn. Irlandja	20.542	63	151
Portugalja	20.000	305	21
Chile	19.100	205	2,5
Polska	18.878	1.500	4,7
Rumunja	18.777	910	6
Grecja	17.300	290	13
Chiny	17.121	26.000	0,1
Venezuela	15.004	176	—
Portoriko	14.047	100	—
Celjon	13.812	320	21
Marokko	13.806	400	3
Zach. Afryka	13.097	1.700	—
Węgry	12.850	700	13
Britsch. Zach. Afryka	12.823	300	—
Indochiny	12.800	1.600	—
Kolumbia	11.291	530	—
Peru	10.500	533	0,7
Jugosławia	10.480	1.100	4
Tunis	7.432	280	—
Persja	6.560	1.600	—
Turcja	6.400	1.500	6
Sjam	6.391	1.500	—
Panama	6.100	72	7,2
Rhodezja	5.966	330	0,4
Jamajka	5.610	160	—
Syrja	5.267	500	3
Wyspy Kanaryjskie	4.859	—	—
Irak	4.237	700	—
San Domingo	4.075	230	—
Francuska Zach. Afryka	4.050	3.150	—
Wyspa Trinidad	4.042	94	—
Belgijskie Kongo	3.500	2.100	—
Łotwa	3.050	660	4,5
Wyspy Maurycego	2.957	130	—
Palestyna	2.424	310	—
Bułgarja	2.265	2.300	2,1
Estonja	2.138	530	4,5
Guatemala	2.069	1.020	1,8
Alaska	2.050	28	0,1
Gdańsk	1.930	205	100
Korea	1.819	10.000	—
Hong-Kong	1.805	350	—
Wyspa Haiti	1.711	1.000	—
Angola	1.653	2.600	—
Martynika	1.637	150	—
Salwador	1.595	1.000	—
Malta	1.451	160	470
Barbados	1.382	120	—

HIERARCHJA BENZYNOWA



SPECJALNIE NA ZŁE DROGI

L
E
K
K
A N G I E L S K I
I
E
Z
A
W
O
D
N
Y



MORRIS

GENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO:

MOTOR TRADES

WARSZAWA, PLAC ŻEL. BRAMY 2, TEL. 526-04 i 526-05.

SENATOR GUGLIELMO MARCONI

Podając jedną z ostatnich fotografji genialnego i na całej kuli ziemskiej popularnego wynalazcy telegrafu bez drutu, Senatora G. Marconiego, założyciela olbrzymiego towarzystwa pod firmą Marconi Wircless Telegraph C=o w Londynie, które przoduje w światowym rozwoju komunikacji bezdrutowej, dzielimy się wiadomością, że obecnie organizuje się i w Polsce firma pod powyższem imieniem — «Polskie Zakłady Marconi Sp. Akc.», którym początek daje znane u nas «Polskie T=wo Radiotechniczne P. T. R.», mają niebawem stać się poważną placówką przemysłową, zasilającą rynek polski, jak i rynek zagraniczny, w sprzęt radiofoniczny i radiotechniczny, imię zaś senatora Marconiego daje gwarancję co do wysokiej wartości sprzętu jaki zakłady produkować będą.

«Polskie Zakłady Marconi» mieszczą się w dotychczasowej siedzibie «P. T. R.» t. j. w Warszawie przy ulicy Narbutta 29.



Senator Guglielmo Marconi

INŻ. JASTRZĘBSKI O HISPANO=SUIZIE

— Jak, właściwie, powstała nazwa «Hispano=Suiza?»

— Jest to, rzeczywiście, w pierwszej chwili niezrozumiałe, że maszyna, zapoczątkowana i wprowadzona we Francji, nosi tę obcą nazwę, lecz pochodzi to stąd, że genjalny szwajcarski konstruktor, p. M. Birkigt, pierwszą Hispano=Suizę konstruował w Barcelonie, nazywając nawet pierwszy typ maszyny na cześć króla hiszpańskiego typem «Alfons XIII». Po próbnych instalacjach w Levallsis, podjęto budowę wozów Hispano=Suiza na większą skalę w Bois=Colombes, we Francji, a następnie i w Czechosłowacji, w Zakładach Skody w Pilznie.

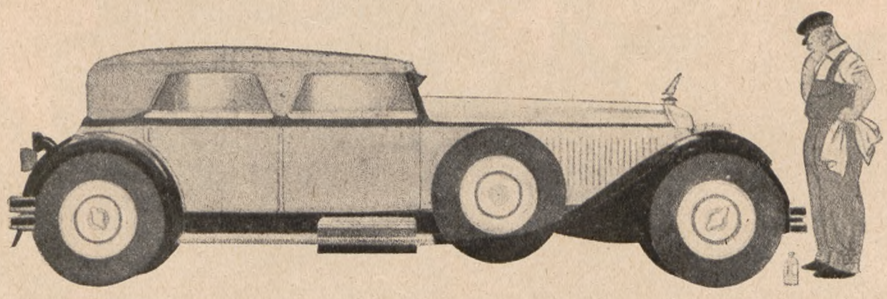
— Na jakiem to tle powstał ten głośny w prasie francuskiej match Hispano=Stutz na torze w Indianopolis?

— Jest to charakterystyczny symptomat amerykańskiego snobizmu. Zupełnie, o ile wiem, wypadkowo bawiący w Ameryce konstruktor słynnych karoserji samochodowych, p. Weymann, otrzymał propozycję przyjęcia zakładu o 25.000 dolarów, jakie otrzyma zwycięsca 24=godzinnej ruty na torze Indianopolis. Do współzawodnictwa stanął potężny ośmiocylindrowy Stutz. Trzeba przyznać, że rezultaty tego przypadkowego raidu były oszałamiające na korzyść Hispano=Suizy — bardzo efektowną była i średnia szybkość przebiegu—112,8 klm. na godzinę.

Podkreślam, że był to normalny turystyczny wóz Hispano=Suiza.

— Jakie z amerykańskich samochodów należą do typów równorzędnych Hispano=Suizie?

— Jeżeli przyjmiemy za wartość samochodu jego parytet w dolarach, to najdroższą na rynku amerykańskim maszyną jest Locomobille, — następnie Cunningham, Mac Farlan, Dusenberg, — marki w naszych warunkach przesadnie drogie, a więc i mało na rynkach europejskich znane.



— Czy Hispano=Suiza posiada dużo typów samochodu?

— Zasadniczo jeden typ podwozia 35/100 K. M.—poza tem wykonywują zakłady w Bois=Colombes typ silniejszy 165 K. M., lecz jedynie na specjalne zamówienie.

JAROSY „REGULUJE RUCH"



Przed Belwederem



Przed Bristolem

QUI PRO QUO

Dwa czynniki złożyły się na sukces ostatniej rewji noszącej imię «Bernard» — Fryderyk Jarosy i zespół baletowy Tacjanny Wysockiej.

Umiarkowany, pogodny dowcip Jarosy'ego, nadaje ton całej rewji, narzuca publiczności życzliwy sposób traktowania każdego numeru bez różnicy jego poziomu artystycznego, wiąże widowisko w nierozerwalną całość.

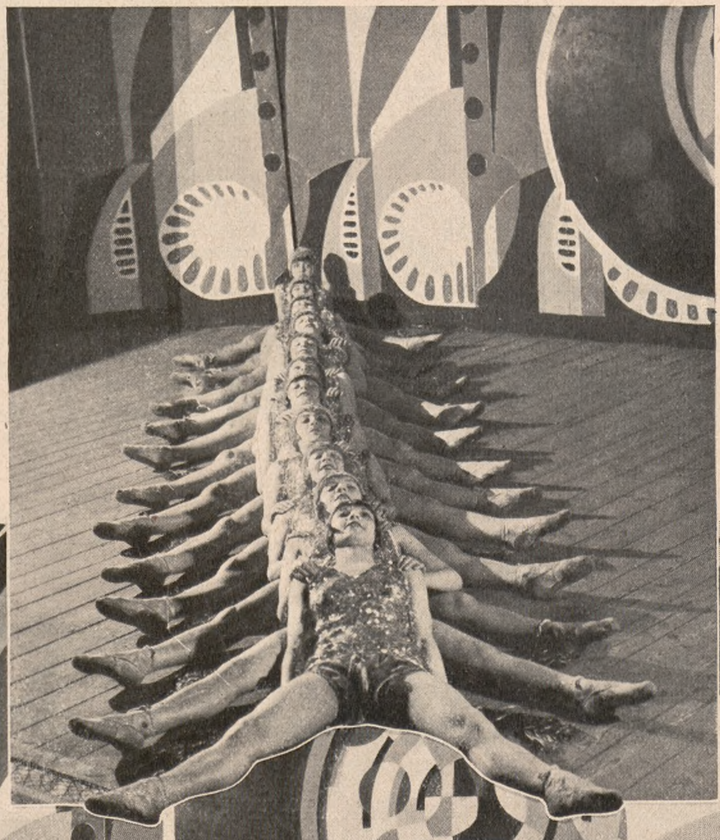
Drugi czynnik — Tacjanna — girls, — to dwunastka hożych, roześmianych dziewcząt, pracujących nie dla zapewnienia sobie dobrobytu materjalnego, lecz dla samej satysfakcji ukazania publiczności swej sprawności i zdolności. Pomysłowy układ poszczególnych scen dał zespołowi wdzięczne pole do popisu, który też co wieczora był nagradzany rzęsistemi oklaskami.

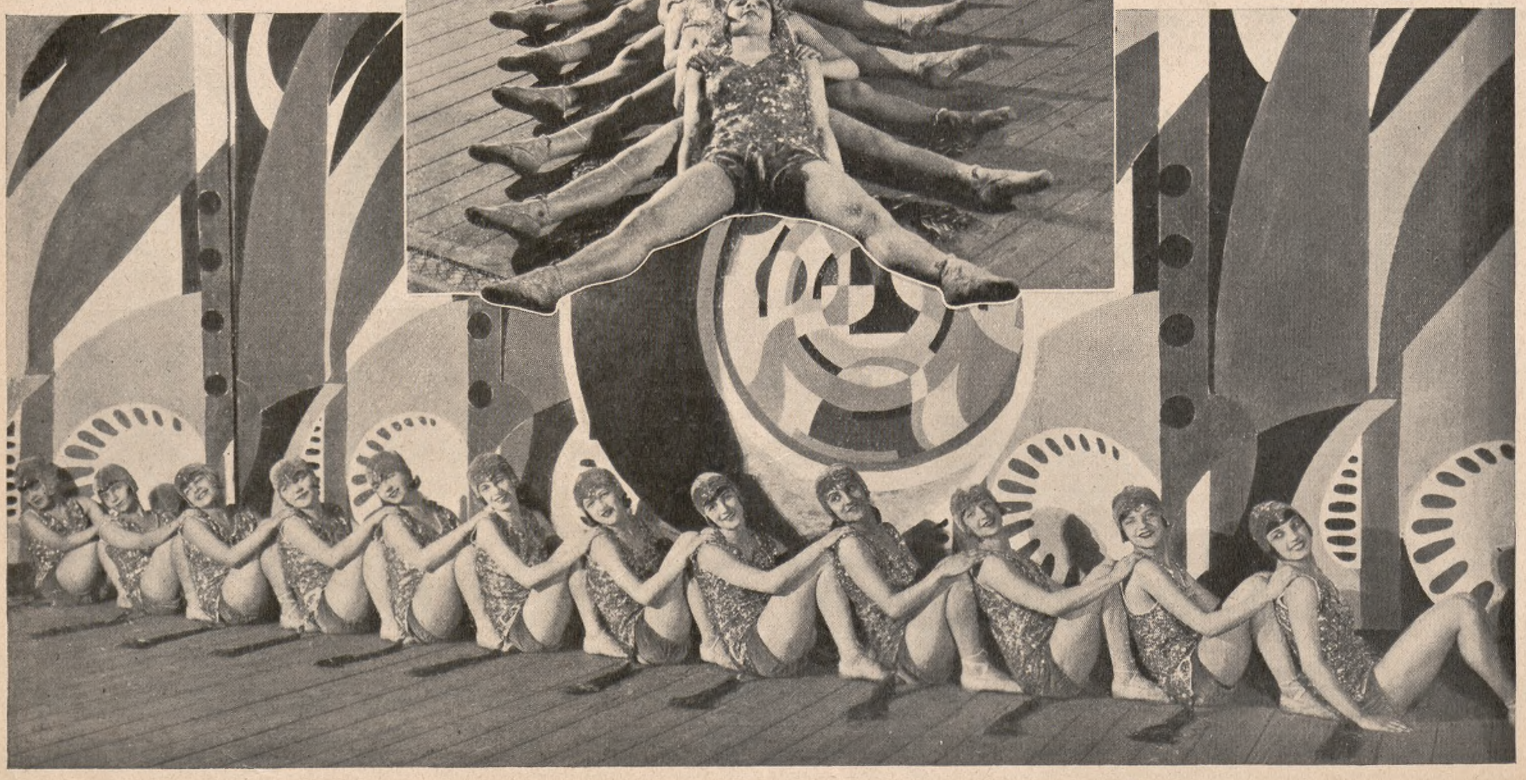
Na Czerniakowskiej



Na Nalewkach

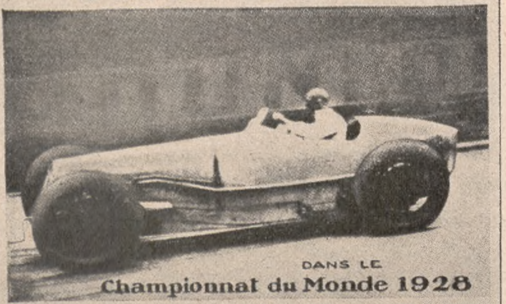






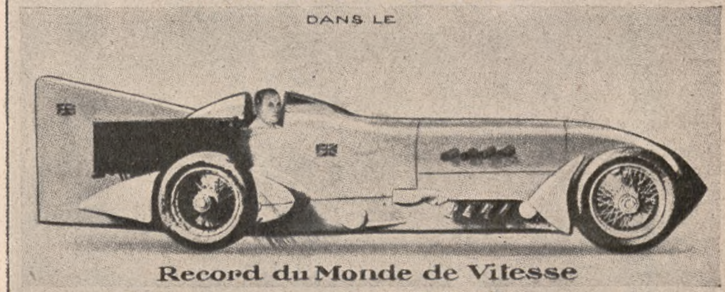
DUNLOP

PREMIER



DANS LE
Championnat du Monde 1928
AVEC R.BENOIST sur DELAGE

PREMIER
DANS LE



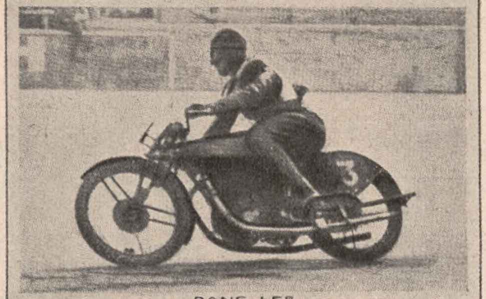
Record du Monde de Vitesse
AVEC CAMPBELL A 333 Km A L'HEURE

Les Balles de Tennis
DUNLOP



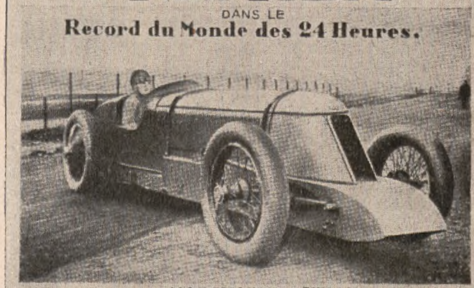
Ont été choisies pour la plupart des grands tournois et la finale Européenne de la Coupe DAVIS

PREMIER



DANS LES
Principales Compétions Motocyclistes

PREMIER
DANS LE
Record du Monde des 24 Heures.



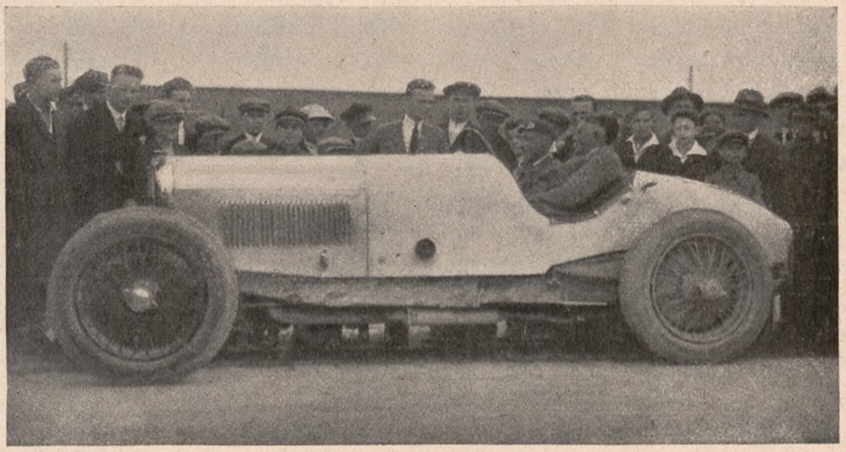
AVEC MARCHAND sur VOISIN
(4.383 Km. en 24 HEURES _ soit 182 Km à L'HEURE _)

PREMIER
DANS LE



Tour de France 1927
AVEC
FRANTZ sur ALCYON

REKORD POLSKI



ustanowił H. Liefeld na samochodzie Austro-Daimler, opony Dunlop

ZWYCIĘŻA ZAWSZE



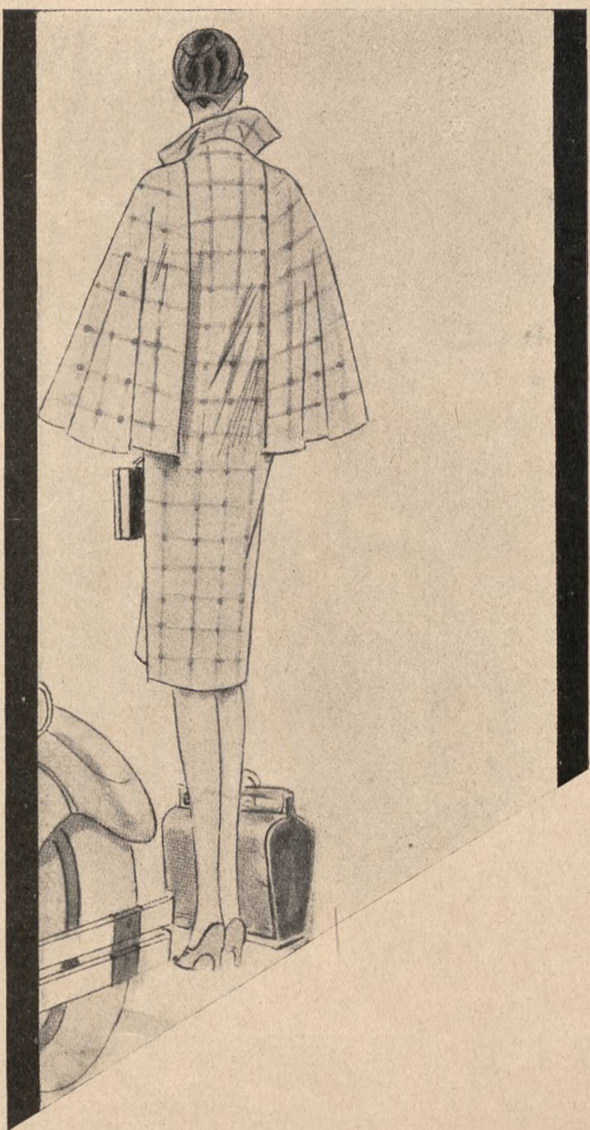
sportową. Krawat do tej bluzki wybierze pani sobie, poprostu z mężowskiej kolekcji krawatów.

Zapięte na rzemyczek półbuciki z bronzowego boxcalf'u możemy również obstalować u mężowskiego szewca, tak że jedynym niewątpliwie kobiecym składnikiem naszego stroju będzie fałdowana spódniczka, no i... wdzięk, z jakim potrafimy ją nosić. Ale to już sprawa indywidualna. Nie zawadzi również mieć w którejś ze schowanek (w jakie są przezornie zaopatrzone auta nowych typów) brezentowe combinaison. Nigdy nie wiadomo, jaka może wypaść przygoda. Przy zaglądaniu pod auto zdarzają się pozycje, przy których spódniczka okaże się strojem conajmniej niedyskretnym. Lepiej jest włożyć combinaison, dla spokoju własnego i przejezdnych. Także i w celu ochronienia ubrania, przed powalaniem oliwą i błotem.

Niewielkie kapelusiki z bangkoku i sizolu, przybrane wstążką cirée, będą również na miejscu. Zabawnie i trés sport wyglądają okrągłe, kolorowe czapeczki berêt basque, ale do twarzy jest w nich tylko osobom bardzo młodym i wybitnie ładnym.

W ciepłe dni może pani nosić do auta swój batikowany szalik jedwabny, lub malowaną w grochy apaszkę do kostjumu, nie wywoła to w sportowej harmonji stroju najlżejszego dysonansu. Zresztą wpływ sportu na modę jest tej wiosny widoczniejszy, niż kiedykolwiek. Nawet

(Dokończenie na str. 57)



idzie w parze z oszczędnem spożyciem benzyny i odpornością na nasze, smutną sławą cieszące się, drogi.

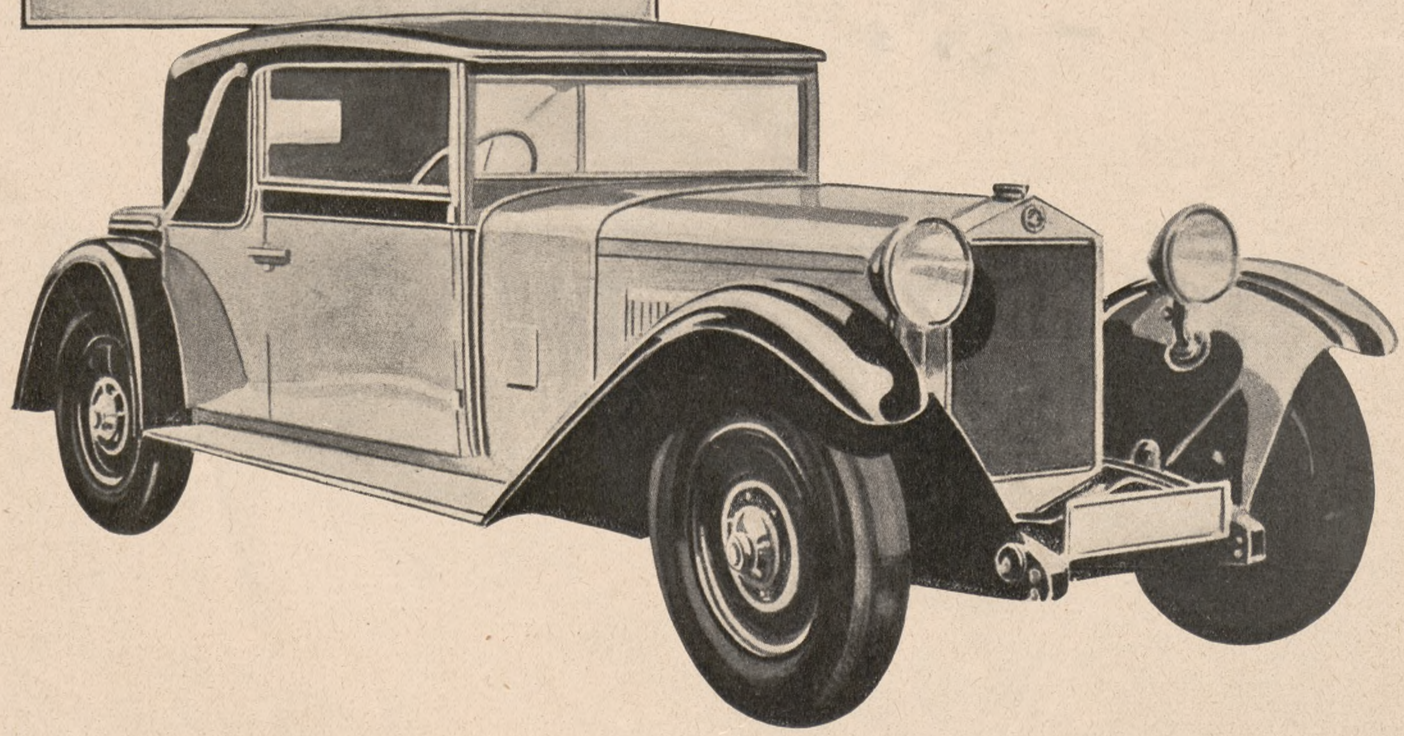
Rola biernej pasażerki nie zadawalnia pani energicznej i czynnej. Pani ukończyła kursy szoferskie, posiada wszystkie potrzebne papiery, zna na pamięć przepisy jazdy i pewna siebie zasiada przy kierownicy. Chętnie uczestniczy w raid'ach.

W razie przygody z „panną" (panna jest odwiecznym wrogiem pani) pani nie czeka ze znudzoną minką aż jej towarzysze uporają się z niefortunnem pęknięciem (nie posuwajmy analogji zbyt daleko), lecz sama pomaga zmienić koło, pompować powietrze, klei na zimno i gorąco. W razie potrzeby nie waha się wleźć pod auto. Jak równouprawnienie, to na całej linji. To też automobilowy rynsztunek pani nie powinien się wiele różnić od stroju jej towarzyszy — przedstawicieli płci brzydszej. Zarówno skórzane palta na zimno i słoty, jak Trenchcoat's lub Burberry na upał i kurz, mogą być kupione w tym samym sklepie dla pani i dla pana. I skórzane lub płócienne hełmy, vulgo „kominiarki" na dalsze wycieczki. I grube rękawice. I pull'over'y i dobrane do nich sportowe wzorzyste pończochy. I bluzka z surowego jedwabiu, którą pani włoży pod pullover, będzie przypominała krojem męską koszulę


TATRA



Elegancja i Rasa



Samochody sześciocylindrowe

„STEYR”

WARSZAWA, ul. Krakowskie Przedmieście 66. Telefon 38 - 64.
BIELSK, Kazimierza Wielkiego Nr. 8. Telefon 14 - 78.
KRAKÓW, Plac Groble Nr. 4. Telefon 336.
LWÓW, ul. Akademicka Nr. 23. Telefon 55.
POZNAŃ, ul. Mielżyńskiego Nr. 21. Telefon 31 - 21.

georgette'owe i crépe do chine'owe deux-pièces'y przeznaczone na popołudniowe dancingi, mają wybitnie sportowe cachet i wyglądają jak sukienki do tenisa.

Nawet lekkie wiosenne futra z cieląt, udających źrebaki, lampartujących się po śmierci królików i golonych baranów — mają krój sportowy, obszerne kieszenie i skórzane paski. Sport jest modą, — moda jest pod znakiem sportu. Modny jest zdecydowany, koleżeński, „sportowy" sposób bycia. Niemodne są minoderje i grymasiki. Modny jest sposób wyrażania się zwięzły i rzeczowy, niemodne są pretensjonalne ogólniki i tajemnicze niedomówienia. Modna pani zarówno w sporcie, jak i w życiu musi się decydować szybko i nieomylnie. Nie wolno jej, wybierając się w podróż samochodem, ronić gorzkich łez zpowodu niemożności zabrania ze sobą całej garderoby, ani wahać się w wyborze. Podróżny kufer (z tyłu na bagażniku albo na stopniach samochodu), może zmieścić tylko rzeczy najniezbędniejsze. A więc jedną, lub dwie zmiany bielizny, lekki szlafroczek względnie pyjamę, spokojną sukienkę sportowego typu, stosowną do automobilowego palta. Suknia, w której pani przejedzie kilkaset kilometrów, będzie zakurzona, choćby okrycie było jaknajszczelniej zapięte.



Dernier cri... czarne z białem



...i to jest kostjum sportowy

Jeżeli pani zamierza składać wizyty, lub być w teatrze zabierzemy jeszcze jedną sukienkę strojniejszą, pantofelki na wysokich obcasach i jedwabne pończoszki. I więcej już nic. A nie, jeszcze zabierzemy kapelusik, który pani nosi w mieście do auta; bo w drodze musi się pani zdecydować na brzydką „kominiarkę" i olbrzymie okulary, względnie „bandeau", jeżeli nie chce mieć zapalenia uszu i powiek. Tak wyekwipowana, lekka, niezależna, może pani z godziny na godzinę powziąć i wykonać plan uroczej eskapady. Odwiedzić niespodzianie znajomych, mieszkających na wsi. Zaskoczyć niewiernego męża. Zemścić się, uciekając z kochankiem. Życzę pani szczęśliwej podróży. To jest, przeciwnie, życzę pani, aby pani „wszystkie cztery kichy nawaliły' bowiem jak twierdzą automobiliści jest to jedyne życzenie, asekurujące przeciwko nieszczęśliwym wypadkom.



P. Marja Kühnówna
jedna z najpiękniejszych solistek baletu opery warszawskiej

Należy zawsze pamiętać o orzeźwiającej wodzie kolońskiej «de l'Elephant»


WSZĘDZIE PODZIWIANE
SAMOCHODY
Peugeot
NOWY MODEL PEUGEOT
WARSZAWA
MONIUSZKI 5.
I. HOLLAK

DĘTKI

OPONY OPONY



JENERALNA REPREZENTACJA:

LUDWIK PIĘTKA i S-KA

WARSZAWA WARECKA 9 TEL. 194-28

PRÓBA WYTRZYMAŁOSCI CHRYSLERA

Na początku sezonu automobilowego mamy do zanotowania zjawisko niezmiernie charakterystyczne i dodatnio świadczące o przyszłości automobilizmu w Polsce. Dotychczas bowiem wszelkie próby, mające na celu wykazanie tych lub innych zalet samochodów, organizowały kluby automobilowe. Po raz pierwszy mamy do zanotowania fakt zorganizowania próby wytrzymałości samochodu z inicjatywy firmy prywatnej. Mianowicie firma Auto-Koncern, reprezentująca w Polsce amerykańskie samochody Chrysler, zgłosiła do Automobilklubu Polski oraz do ministerstw Spraw Wojskowych i Robót Publicznych próbę wytrzymałości samochodu na przestrzeni 11.706 klm. przeciętnej polskiej szosy.

Z pośród 10-ciu seryjnych samochodów typu Chrysler «72», z karoserją Royal Sedan, wybrano jedną w sposób dość oryginalny. Mianowicie, jedna z maszyn przyszła z podrapanym błotnikiem. To zdecydowało o jej użyciu na próbę. Przygotowanie maszyny do raidu polegało na jej starannem obtarciu. Pierwsze kilkaset kilometrów przebyła maszyna z szybkością nieprzekraczającą 30 klm. na godzinę. Szybkość ta stopniowo była powiększana tak, iż przed początkiem próby wytrzymałości maszyna z łatwością osiągnęła 120 klm. na godzinę. Ściśle seryjna maszyna została przed próbą zaopatrzona w dodatkowy ekwipunek. W celu ułatwienia jazdy w nocy, ustawiono silne reflektory Zeissa, na wypadek wyładowania ustawiono dodatkowy akumulator i założono specjalne wzmocnione opony balonowe «Fisk».

Maszynę na zmianę prowadzić mieli pp.: inż. Stanisław Hahn, inż. Wacław Krzeczkowski i Henryk Koch. Posiadając zupełnie odmienne usposobienia, uzupełniali się nawzajem doskonale, niezwykłą umiejętnością i rutyną powodując prawdziwy respekt dla siebie w sferach automobilowych.

Dla przeprowadzenia próby obrano szosę Warszawa—Poznań, na swej przestrzeni bardzo niejednolitą. Wówczas

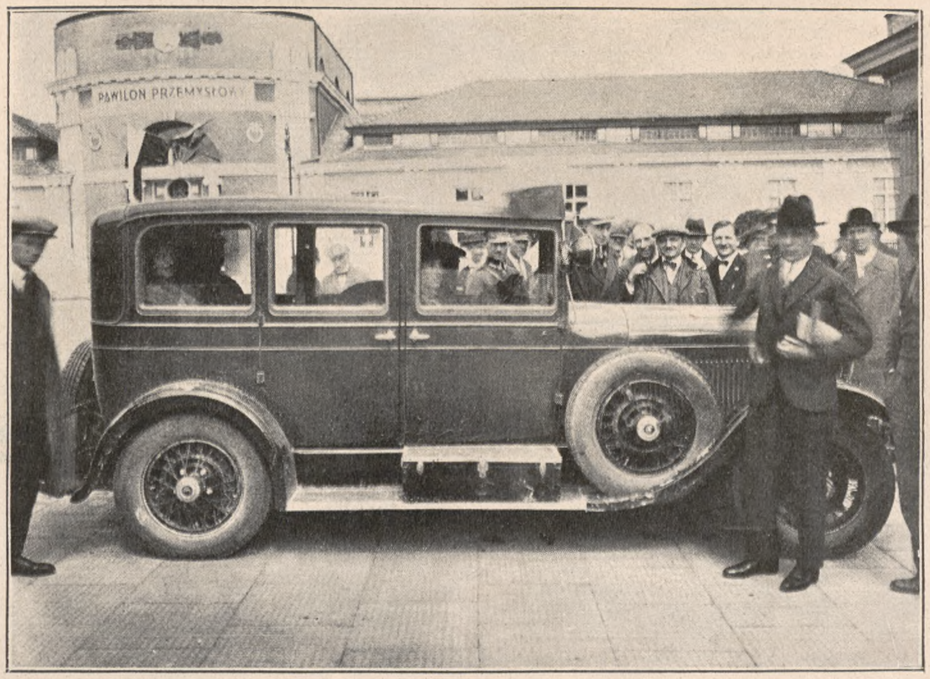


Pierwszy start z Warszawy 29 kwietnia o 6-ej rano

gdy odcinki na terenie województwa poznańskiego Września — Kostrzyń — Poznań nadawały się do bardzo szybkiej jazdy i nie męczyły maszyny, szosa na przestrzeni Warszawa—Sochaczew lub też w okolicach Krośniewic i Kłodawy znajdowała się w stanie zupełnego zniszczenia i wystawiała podwozie samochodu na najcięższą próbę. Wystarczy zaznaczyć, że na przestrzeni dwustu kilkudziesięciu kilometrów tej magistralnej szosy do granicy Kongresówki w okresie próby pracował jeden jedyny walec drogowy.

Komisja wyłoniona przez Automobilklub Polski pod przewodnictwem płk. Meyera przy udziale delegatów M. S. Wojsk. i Min. Rob. Publ. przed rozpoczęciem próby poddała samochód szczegółowym oględzinom, nakładając ogółem 17 plomb na najważniejsze części samochodu.

Próba rozpoczęła się w dniu 29 kwietnia o g. 6-ej rano. O godz. 11-ej min. 30 samochód zgodnie z rozkładem przybył do Poznania, po 20-minutowym postoju wyruszył do Warszawy, by o g. 6-ej wieczór ponownie wyruszyć w drogę do Poznania. W ten sposób przebywając 4 razy dziennie



Pierwszy przyjazd do Poznania

przestrzeń Warszawa—Poznań, w przeciągu 8 i pół dni samochód, kursując ściśle według zgóry przewidzianego rozkładu, przebył 11.706,8 klm. zużywając na to 199 godzin 19 min. 17,34 sek. Średnia szybkośą zatem na całej przestrzeni, łącznie z postojami, wyniosła 58,733 klm. na godzinę.



Próbny Chrysler na targach w Poznaniu

Szybkość ta, jeśli się zważy olbrzymią przestrzeń i ciężkie warunki próby, jest wręcz rekordowa. Dla porównania warto zanotować, że gdy fabryka Chryslera urządziła w Ameryce próbę wytrzymałości na stu-konnej maszynie Chrysler «Imperial», po doskonałej szosie Nowy Jork—San Francisco, z przeciętną szybkością 62 klm. na godzinę, wynik ten uważano za rewelacyjny (Chrysler — 72 ma efektywną moc silnika 75 HP.).

Ponieważ przed rozpoczęciem próby wytrzymałości Auto-Koncern zgłosił do Automobilklubu próbę pobicia rekordów szybkości na przestrzeniach pomiędzy 1.000 a 10,000 klm., Komisja Sportowa zatwierdziła następujące rekordy:

1.000 klm.	w 15 godz.	53 min.	00,54 sek.	(62,960 klm. g.)
2.000 „	32 „	41 „	23,39 „	(61,182 „ „)
3.000 „	50 „	37 „	47,20 „	(59,254 „ „)
5 000 „	85 „	28 „	11,98 „	(58,500 „ „)
10.000 „	175 „	22 „	32,17 „	(57,020 „ „)

Pogoda przez cały czas próby sprzyjała organizatorom imprezy, dopiero w ostatnim dniu i podczas ostatniej jazdy w okolicy Kutna samochód dostał się pod deszcz, który jednak nie zmienił stanu drogi. Jeśli chodzi o sam rekord szybkości, to na ostatnim tysiącu kilometrów mógłby być on znacznie podwyższony, wszakże kierowcy celowo nie stosowali nadmiernych szybkości, dbając przedewszystkiem o próbę wytrzymałości.

Chcąc zapewnić sobie zupełną pewność smarowania Auto-Koncern zastosował oleje «Gargoyle», które nie zawiodły pokładanych nadziei i w znacznym stopniu przyczyniły się do znakomitej konserwacji wszystkich części samochodu.

Na całej przestrzeni, między Warszawą a Poznaniem, próba wytrzymałości samochodu była tematem dnia, ludność w poszczególnych miasteczkach w godzinach przewidzianego przejazdu samochodu gromadziła się tłumnie na ulicach, dając wyraz zainteresowaniu niezwykłą imprezą. Na punktach końcowych była prowadzona bardzo ścisła kontrola czasu przez Automobilklub Polski w Warszawie i Automobilklub Wielkopolski w Poznaniu.

Podkreślić należy wielce dla próby życzliwe stanowisko zarówno Automobilklubu Polski, jak i Automobilklubu Wielkopolski. Całonocne dyżury w celu dokładnej kontroli czasów, wypełnianie przewidzianych regulaminem próby formalności, — wszystko to było wykonywane z wielką sumiennością, nadającą zupełnie oficjalny charakter próbnej jeździe.

Po skończonej próbie samochód został skierowany do garażu Min. Robót Publicznych, poczem Komisja poddała szczegółowym badaniom i pomiarom wszystkie części silnika i podwozia. W świetle takiej kontroli próba wytrzymałości nabiera cech specjalnie doniosłych. Ubolewać należy, że takiej samej kontroli nie są poddawane maszyny biorące udział w Międzynarodowym raidzie Automobilklubu Polski.

Próba wytrzymałości Chryslera dała wyniki doskonałe. Samochód przebył w określonym czasie przewidzianą zgóry ilość kilometrów, wykazując niepospolite zalety, jako wóz nadzwyczaj szybki, wytrzymały i odporny na złe warunki drogowe.

Po skończonej ciężkiej próbie samochód wykazał nieproporcjonalnie małe, czasami wręcz żadne zużycie części silnikowych oraz zupełnie dobry stan podwozia. Równolegle z tem należy podkreślić ambicję sportową nietylko kierow-



Kontroler Automobilklubu Polski p. por. Krasiński robi notatki w książce drogowej samochodu Chrysler



Zmiana kierowców w Warszawie. P. Hahn ustępuje kierownicy p. Krzeczkowskiemu



Śniadanie w lokalu Automobilklubu Polski

ców lecz i organizatorów imprezy, którzy ufając w swoją szczęśliwą gwiazdę, zaryzykowali urządzenie próby. Tego rodzaju bowiem impreza jest w Polsce wyczynem bardzo niewdzięcznym, albowiem takie firmy jak Chrysler i bez tego sprzedają wszystkie samochody, jakie im wolno importować.

Największe uznanie należy się Dyrekcji Auto-Koncernu w osobach pp. Rotsteina, Łepkowskiego, Bergmana i Froelicha, za doprowadzenie do skutku i umiejętne przeprowadzenie imprezy, która poza doskonałą reklamą dla samochodów Chryslera przyczyniła się wydatnie do propagandy automobilizmu utylitarnego w Polsce.



Zwycięzcy kierowcy pp. Hahn, Krzeczkowski i Koch witani są kwiatami

AUSTRO DAIMLER

ADR

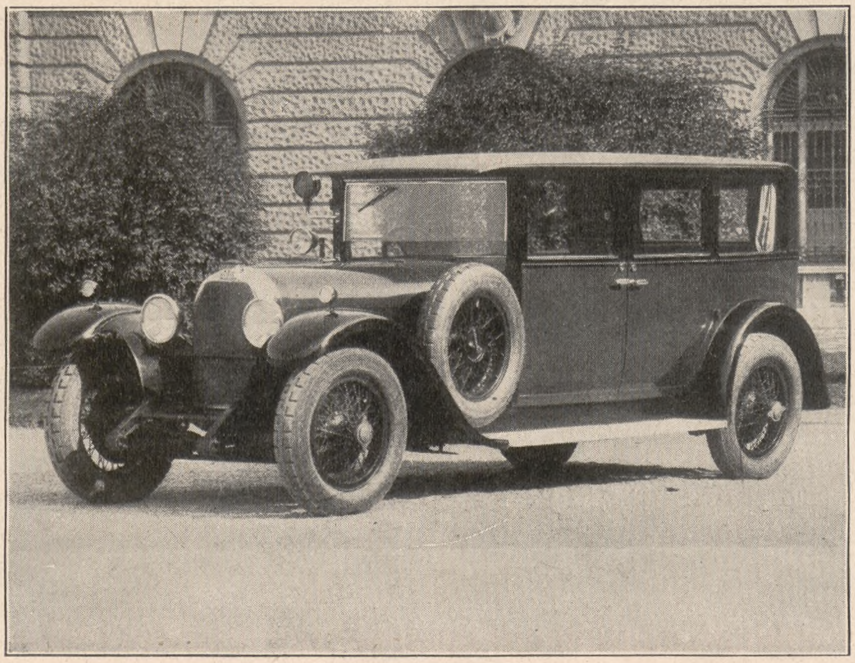
NOWY SAMOCHÓD Austro Daimler typu ADR jest prawdziwem arcydziełem techniki. Konstruktorzy jego, poszukując nowych dróg w budowie samochodów, stworzyli wóz nawskroś nowoczesny, który pod względem rozwiązania technicznego nie ma równego sobie na świecie.

Budując nowy typ ADR znakomita fabryka austrjacka postawiła sobie za zadanie stworzyć samochód, któryby nietylko pozwalał rozwijać ogromne szybkości na prostej i gładkiej szosie, lecz któryby jednocześnie nadawał się do jazdy po mieście, a w podróżach po złych drogach umożliwiał osiąganie dużych szybkości średnich. Aby uzyskać powyższy cel, należało zwrócić specjalną uwagę na elastyczność silnika, sprawność hamulców, łatwość kierowania, a problem zawieszenia znaleźć musiał nadzwyczaj staranne rozwiązanie.

Długoletnie doświadczenie, oraz ogromne środki, jakiemi rozporządza fabryka Austro Daimler, pozwoliły na drobiazgowe opracowanie nowego modelu, tak, iż we wszystkich szczegółach jest on kwintesencją całego postępu techniki samochodowej.

W budowie podwozia nowego Austro Daimlera zarzucono dotychczasowe zwykłe metody konstrukcyjne. Rama została gruntownie zmodyfikowana i przyjęła nową, nigdy dotychczas nie stosowaną formę.

Podwozie z przodu niczem się nie różni od normalnego, gdyż silnik opiera się na najzwyklejszej ramie. Jednakże za skrzynką biegów podłużnice ramy zbiegają się i przechodzą w grubą rurę stalową, która niby kręgosłup podwozia, ciągnie się aż do mostu tylnego. Konstrukcja ta pozwala na bardzo wydatne zmniejszenie ciężaru podwozia, które waży tylko 970 kg., co jest rzeczą niespotykalną w żadnym innym samochodzie o tej samej mocy.



Ażeby umożliwić szybką jazdę po złych drogach i podnieść bezpieczeństwo na zakrętach, w tylnym moście zastosowano łamaną oś, oraz specjalne, patentowane resorowanie. Trzy krótkie, poprzeczne resory cantilever ułożone zostały w ten sposób, że dwa z nich mieszczą się pod ruchomemi półosiami, trzeci zaś jest do nich od spodu przyczepiony tak, iż środek jego wypada pod karterem dyferencjału.

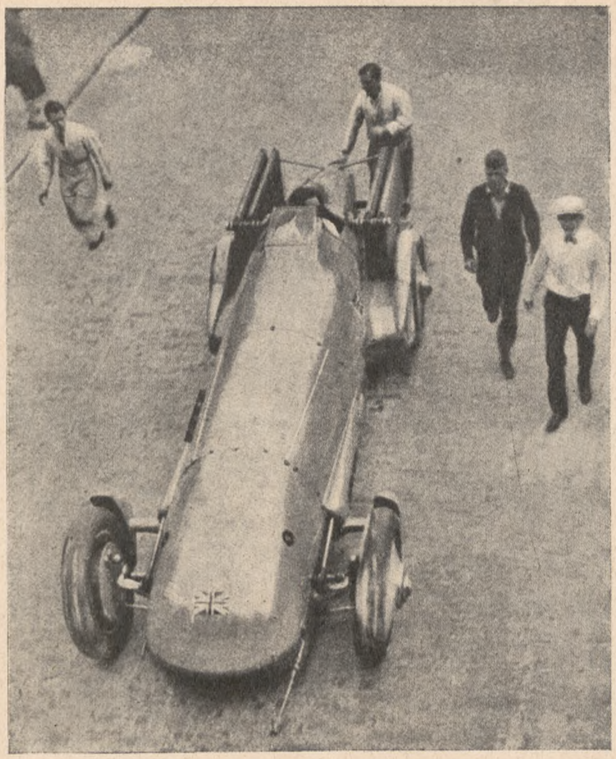
Taka konstrukcja mostu tylnego zapewnia idealną amortyzację wszystkich uderzeń, jakie koła otrzymują od powierzchni drogi.

Podwozie ADR wyekwipowano w znany ze swej nerwowości sportowej silnik typu ADM. Posiada on sześć cylindrów w bloku o wymiarach 76×110 mm., co daje litraż 2994 cm.³. Silnik ma wydajność 70 koni mech. na hamulcu przy 3000 obrotów na minutę i pozwala samochodowi rozwijać łatwo szybkość 110 klm./g.

Tak, jak i we wszystkich innych typach samochodów Austro Daimler, karoserje typu ADR odznaczaią się wyjątkowo piękną linją oraz solidnem i luksusowem wykończeniem. Przewyższają one jednak wszystkie dotychczas budowane karoserje pod jednym jeszcze względem, a mianowicie pod względem komfortu.

Już sama konstrukcja mostu tylnego czyni jazdę samochodem typu ADR nadzwyczaj komfortową, bo pozbawioną silniejszych wstrząsień. A przyczynia się do tego jeszcze fakt, że karoserja przymocowaną jest do podwozia tylko w trzech punktach i podczas jazdy drga swemi ruchami, znacznie już, naturalnie, mniej gwałtownemi, niż drgania podwozia. To też nawet na złej drodze jazda samochodem Austro Daimler typu ADR nie przestaje być komfortową i przyjemną. W polskich warunkach drogowych fakt ten posiada pierwszorzędne znaczenie.


LES 16 C.V.
6 CYLINDRES
CHENARD & WALCKER
T-wo „AUTO-SKŁAD"
W. KRUSZEWSKI i H. KOCHAN
WARSZAWA,
AL. JEROZOLIMSKIE 32.
BIURO:
TEL. 265-07, 258-03.
SKLEP:
TEL. 258-54



Malcolm Campbell na starcie

NA ZAWROTNYCH CHYŻOŚCIACH

Tematem dnia w sferach automobilowych Nowego Jorku od szeregu miesięcy jest gorączka szybkości, jaka ogarnęła asów sportu samochodowego. Rozpoczęło się od tego, że mjr. H. O. D. Segrave na plaży w Dayton Beach na Florydzie pobił rekord szybkości, przebywając milę angielską z fantastyczną szybkością 327,287 klm. na godzinę.

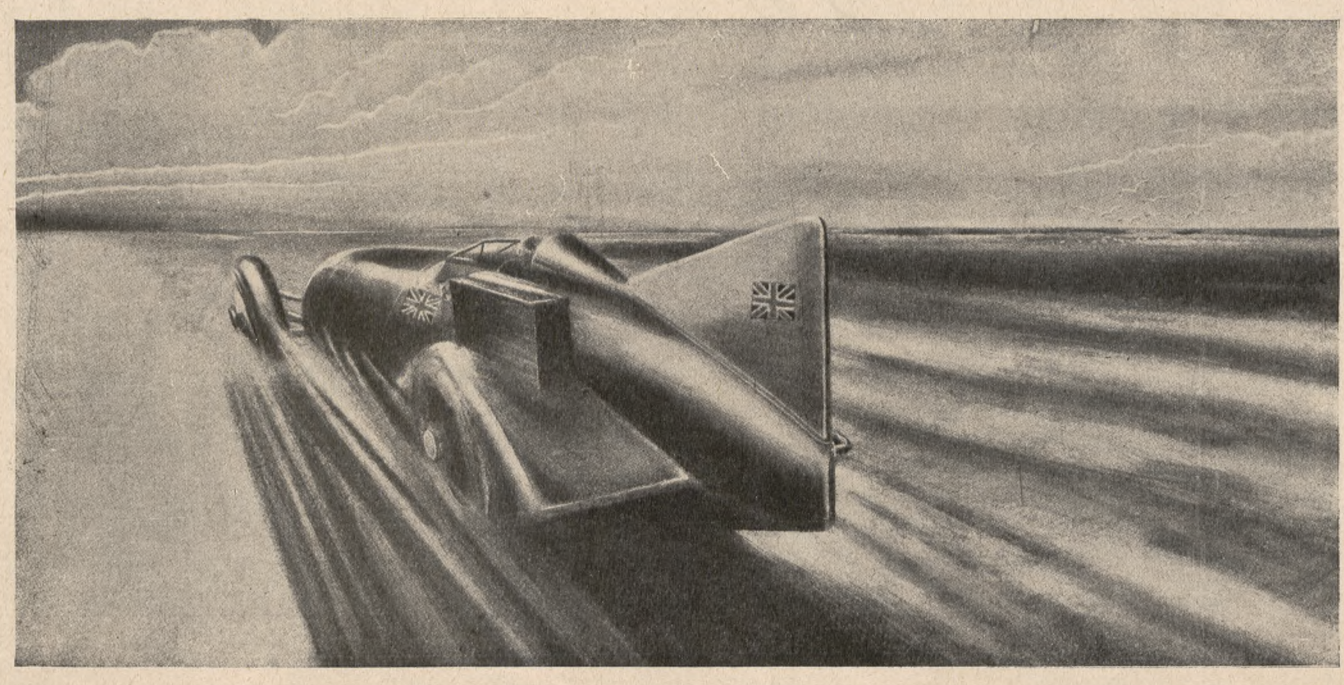
Ten rekord spowodował nową próbę pobicia szybkości, do której stanęli trzej «asy»: znany sportsmen zwycięzca Grand Prix w Indjanapolis Frank Lockhart na swoim «Czarnym Orle», mjr. Malcolm Campbell na maszynie sprowadzonej przezeń z zakładów Napier'a w Anglji oraz maszyna zbudowana przez J. M. White w Filadelfji.

Campbell na swoim potężnym smoku, po kilku próbach osiągnął nowy rekord szybkości, osiągając 332,372 klm. na godzinę, natomiast najgroźniejszy konkurent jego — Lockhart podczas próby wpadł w ocean, na szczęście wychodząc z wypadku bez szwanku. Samochód Lockharta, nad którego budową on pracował przez szereg miesięcy, w stosunku do 1000-konnego samochodu Campbell'a jest słaby, albowiem liczy niespełna 400 koni. W pojedynku z A. Campbell'em zatem Lockhart liczył nie na moc swojej maszyny, lecz na jej lekkość i profil, najlepiej przezwyciężający opór powietrza. Gdyby nie nieszczęśliwy wypadek, być może Campbell musiałby ustąpić palmę pierwszeństwa Lockhartowi.

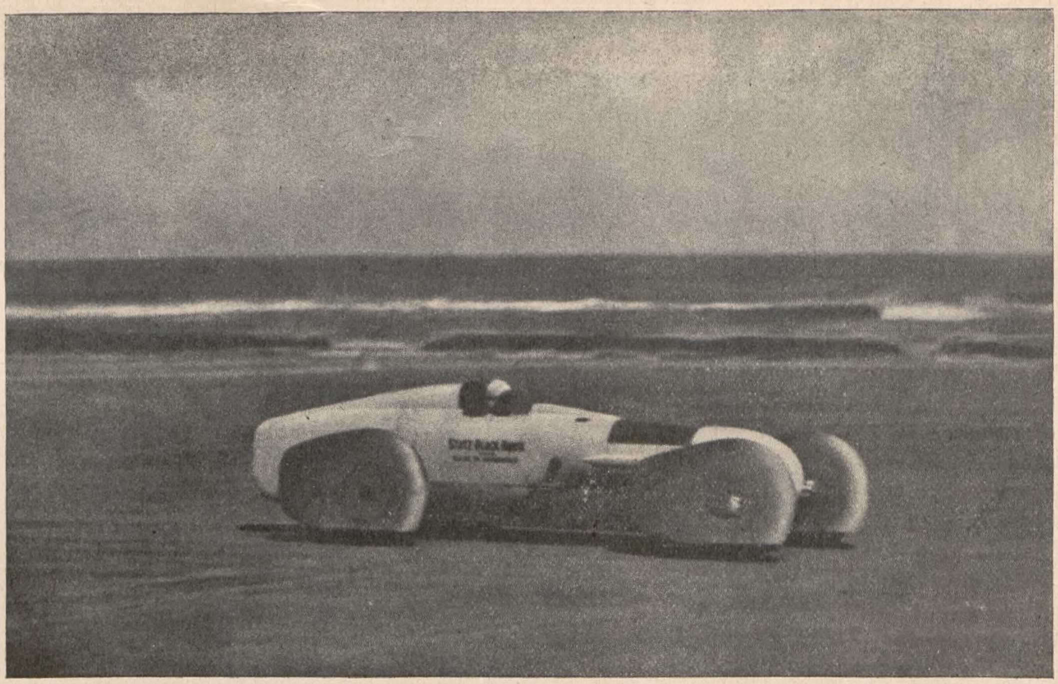
Przy tej okazji warto poświęcić kilka słów osobie Lockharta. Jest to student, liczący zaledwie 25 lat, który od dwuch lat jest przedmiotem podziwu automobilistów amerykańskich. Po szeregu nieśmiałych prób w rozmaitych lokalnych zawodach, stanął on do zawodów w Indjanapolis i wzbudził ogólny entuzjazm, zdobywając pierwszą nagrodę w sławnym stumilowym wyścigu na torze. W obecnej chwili jest on posiadaczem wszystkich amerykańskich rekordów szybkości od mili do stu mil. Jest inżynierem w zakładach Stutz Motor Company.

J. M. White jest osobistością mniej znaną w świecie automobilowym. Nie mniej przeto samochód, który on przywiózł na plażę florydzką z Filadelfji w celu pobicia rekordu mjr. Segrave jest jedynym z najciekawszych mechanizmów. Samochód zawiera trzy 12-cylindrowe silniki lotnicze o wysokiej kompresji, mocy 200 koni każdy. Ogólna waga samochodu sięga 3.500 klgm. Jeden z motorów jest ustawiony w przedniej części samochodu, zaś dwa pozostałe są umieszczone na środkowej części podwozia obok siebie. Maszyna White nie posiada wcale startera, drugi samochód nadaje mu rozpęd i wówczas dopiero maszyna wyścigowa rozpoczyna poruszać się własną mocą.

Bardzo ciekawy jest system chłodzenia w tych specjalnych samochodach. Maszyna Lockharta nie posiada chłodnicy, silnik natomiast jest chłodzony przy pomocy wody przepływającej przez zbiornik, wypełniony tłuczonym lodem. W samochodzie White'a są założone trzy odrębne urządze-



Malcolm Campbell na finiszu



Frank Lockhart na swym samochodzie w parę chwil przea katastrofą

nia chłodnicowe do wszystkich trzech silników. Jakkolwiek maszyna ta nie została dopuszczona do oficjalnej próby pobicia rekordu szybkości z powodu braku startera i tylnego biegu, wszakże szybkość oficjalnie stopowana wyniosła 326.018 klm. na godzinę.

Wszystkie te wyczyny mają, mimo wysokiego poziomu sportowego, nieznaczne narazie skutki utylitarne. Szybkoobrotowe i potężne maszyny mogą posuwać się jedynie po idealnie równej powierzchni. jaką jest plaża nadoceaniczna. Jeśli chodzi o największą szybkość z jaką jest w stanie poruszać się człowiek, samochód zawsze pozostanie w tyle za samolotem, który niema przeszkody w postaci tarcia opon o nawierzchnię drogi i osiągnął już fantastyczną chyżość 512 klm. na godzinę.

Przyszłość samochodu znajduje się w granicach do 100 klm. na godzinę, zaś w polskich warunkach zaledwie do 60 klm. na godzinę.



Bańki mydlane Fot. Z. Szporek

Redaktor: IGNACY KOŁŁUPAJŁO, Wydawca: «BEKA» Sp. z o. o.

Redakcja i Administracja: Czackiego 8, tel. 525-85. Konto P. K. O. 16190.

Z kierownikiem wydawnictwa porozumieć się można codziennie w godz. 3—4 popoł. Telefon 407-12.

Prenumerata wraz z przesyłką: półrocznie zł. 9, rocznie zł. 18.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 800; 1/2 strony zł. 450; 1/4 strony zł. 250. Ogłoszenia wielobarwne o 50% drożej.

Część nakładu wydrukowano na wykwintnym papierze kredowym. Klisze jedno i wielobarwne i druk Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, Warszawa, Chmielna 61.

KLISZE JEDNO I WIELOBARWNE I DRUK ZAKŁ. GRAF. B. WIERZBICKI I S-KA, WARSZAWA, CHMIELNA 61.